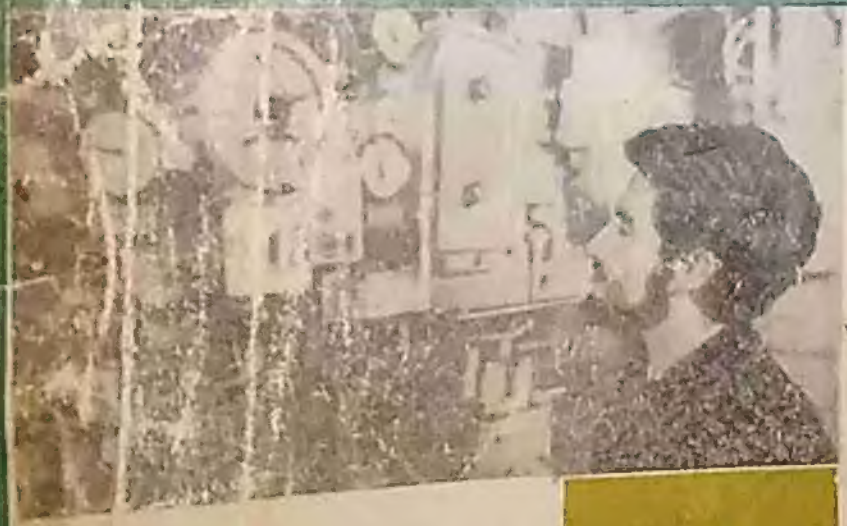
В. КРАМОВ

КОРОТКО О ПРОФЕССИЯХ

ПУТЕВКА В ЖИЗНЬ



- МАШИНИСТ
- МОНТЕР
- МЕХАНИЗАТОР
- СЦЕПЩИК
- СТРЕЛОЧНИК
- ПРОВОДНИК
- МАТРОС
- РУЛЕВОЙ
- БОЦМАН
- РАДИСТ
- АВТОЭЛЕКТРИК
- СМАЗЧИК
- ШОФЕР
- ВОДИТЕЛЬ ЛЕСОВОЗА

ВЫПУСК 4

PHOTOS BY ANDREY G AKA DONUT190

В. КРАМОВ

ПУТЕВКА В ЖИЗНЬ

ВЫПУСК 4

Издательство
ЦК ВЛКСМ
„Молодая
гвардия“
1970

331.6
К77

...МЕЧТА РАЗЫСКИВАЕТ ПУТЬ —
ЗАКРЫТЫ ВСЕ ПУТИ.
МЕЧТА РАЗЫСКИВАЕТ ПУТЬ —
НАМЕЧЕНЫ ПУТИ...
МЕЧТА РАЗЫСКИВАЕТ ПУТЬ —
ОТКРЫТЫ ВСЕ ПУТИ!..

Александр
Грин

Огромны просторы нашей страны. СССР занимает половину Европы и треть Азии. Площадь СССР составляет 22,4 миллиона квадратных километров. На территории Советского Союза могли бы поместиться почти три такие страны, как США, или 90 таких стран, как Англия, или почти 700 таких стран, как Голландия.

Известно, что в жизни любого государства транспорт играет важнейшую роль. Обеспечить оживленные хозяйственные связи между районами страны, отстоящими друг от друга на колоссальные расстояния, можно, лишь имея широко разветвленный и четко работающий транспорт — железнодорожный, водный, автомобильный, воздушный.

Сегодня каждый из этих видов — сложнейшее, многоотраслевое хозяйство, в котором заняты миллионы людей, работников особых транспортных профессий.

Вот этим профессиям и посвящен четвертый выпуск нашего справочника «Путевка в жизнь», который ты сейчас держишь в руках.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Обычно всякое новое техническое средство вытесняет и заменяет все старые, существовавшие до него. А вот с железнодорожным транспортом этого не произошло. Он не только не исчез после появления его «младших братьев» — автомобильного и воздушного транспорта, а продолжает развиваться вместе с ними. И сегодня железная дорога остается самым главным средством сухопутного транспорта.

Чтобы убедиться в этом, достаточно заглянуть в контрольные цифры нынешнего пятилетнего плана. Десятки новых железных дорог решат задачи освоения перспективных промышленных районов, богатых полезными ископаемыми. Существующие дороги на целую четверть увеличат свою пропускную способность. Прибавится целых 10 тысяч километров электрифицированных дорог. Механизируются все тяжелые и трудоемкие путевые работы.

Это только на первый, самый поверхностный взгляд железные дороги остались теми же, что и прежде. Если же разобраться поглубже, то сейчас мы ездим по совершенно иным дорогам — вовсе не по тем, по которым странствовали наши отцы и деды.

Можно назвать железнодорожный транспорт «страной скрытых метаморфоз» — скрытых изменений, которые начинают одно за другим открываться внимательному взгляду. К чему ни присмотришься, все здесь стало иным.

Железные дороги еще совсем недавно собирались

из легких отрезков рельсов — длиною по шесть-две-надцать метров.

Эти «легкие рельсы» теперь уступают место «тяжелым». Более массивным, составленным из плетей длиною более 600 метров. Это сразу сделало пути более надежными и позволило увеличить вес и скорость поездов.

Рельсы, как известно, лежат на шпалах. Хорошо пропитанная смолой сосновая шпала могла прослужить 10—15 лет. А сейчас даже дорожные мастера не скажут тебе, сколько может пролежать современная железобетонная шпала. Изготовленные из лучших сортов железобетона, с новейшей предварительно напряженной металлической арматурой, шпалы лежат и лежат... И с годами никаких изменений с ними почти не происходит. Кто знает — может быть, сто лет пролежат, а может быть, и больше.

Казалось бы, железная дорога навеки связана с углем, с паровозной тягой, с горьковатым дымком.

Давно нет уже никаких дымов! Мощные и экономичные тепловозы и электровозы повсюду вытеснили пыхтящие чумазые паровозы.

А современный комфортабельный «бесшумный» пассажирский вагон, — трудно даже поверить, что он все-таки «родня» старым, душным и тесным, грохочущим на стыках вагонам, в которых летом было буквально нечем дышать, а зимой пассажиры жались к пылающим в центре вагона железным печкам.

А как изменились железнодорожные профессии!

Нет уже путевых рабочих, кочегаров. Профессиональный состав рабочих железнодорожного транспорта совершенно не похож на тот, который был лет тридцать назад.

Давай же знакомиться с хозяйством железных дорог страны.

Лучше всего начинать такое знакомство с самого начала. А «начало» железной дороги, ее основа — это железнодорожный путь.

В известном смысле можно сказать, что железнодорожные поезда движутся вслепую. Машинист и его помощник внимательно следят за сигнальными огнями светофоров, за техническим состоянием своего локомотива и своего поезда, а на самую дорогу, на свой рельсовый путь они почти не обращают внимания.

Нет, конечно, это не беспечность. И вовсе они не надеются на «авось». Просто это практически бесполезно.

На каждой железной дороге имеется особая служба — служба пути, которая и обеспечивает полную безопасность движения.

Работников этой важнейшей службы называют «путейцами». Вот с их работы мы и начнем наше знакомство с железнодорожными профессиями.

Монтер пути

Мы уже говорили о том, что на первый, поверхностный взгляд за последние десятилетия на железной дороге вроде бы ничего не изменилось. На дорожном полотне длинными рядами лежат шпалы, на шпалах закреплены рельсы, а по рельсам бегут поезда. В общем это верно, и в то же время не совсем. Да, железнодорожные вагоны не летают по воздуху, не переправляются вплавь через реки. Обыкновенные поезда не превратились ни в «шаропоезда», ни в «со-

леноидные поезда», ни в «поезда без трения», бегущие по тоннелям, из которых откачан воздух, как это пророчили несколько десятилетий назад писатели-фантасты. Все подобные прогнозы пока не сбылись. И тем не менее за последние полвека все изменилось на железных дорогах — и полотно другое, и шпалы не те, и вагоны совсем не такие. И обслуживаются нынешние дороги совсем не так, как это делалось полвека назад. Другими методами, другой техникой, другими людьми.

Что же изменилось в работе железных дорог? Если технический прогресс не коснулся самого принципа железнодорожного дела, то каких же деталей он коснулся?

Изменилось самое существенное для любых транспортных средств — изменилась их скорость. Еще десяток лет назад скорость в 70—80 километров в час считалась для железной дороги весьма высокой. А сейчас с этой скоростью передвигаются пригородные электрички. Скорость дальних пассажирских поездов в нашей стране достигает уже 120 и даже 160 километров в час. Да и эти цифры скоро устареют.

Ты можешь спросить: «А при чем здесь путейцы? Пусть, мол, об этом беспокоятся машинисты тепловозов и электровозов. Ведь это они водят скоростные поезда!»

Оказывается, путейцев этот вопрос тоже близко касается. Если скорость поезда возросла, скажем, с тридцати до ста сорока километров в час, то динамические нагрузки, которые испытывает железнодорожный путь, увеличились раз в двадцать! И требования к прочности и надежности такого пути тоже не могли не измениться.

Изменились насыпи и балластные призмы, рельсы и шпалы, способы крепления рельсов к шпалам, изменились все методы путевых работ. Изменились и те требования, которые работа предъявляет к людям — к их навыкам, умению и образованию. И, как следствие, изменились даже названия дорожных профессий — неловко же называть по-старому совершенно новую, возникшую в результате технического прогресса профессию.

На многих дорогах стали появляться весьма надежные железобетонные шпалы с предварительно напряженной арматурой. Рельсы сделались значительно тяжелее и прочнее. На наших дорогах начинают постепенно вместо коротких рельсов, длиною по 12,5 и 25 метров, вводить рельсы длиною по 650 метров, что уменьшает число соединений и увеличивает надежность пути.

Еще лет пятнадцать назад железнодорожный путь обслуживался чаще всего путевыми обходчиками. Человек с молотком обходил доверенный ему участок пути и проверял, надежно ли прикреплены рельсы к шпалам и, главное, не треснул ли где-нибудь рельс. Кроме этого, он обязан был выкашивать на путях траву — ведь дерновый слой плохо пропускает воду и значительно ухудшает дренаж участка.

Однако лет двадцать назад появились специальные вагоны-лаборатории, которые можно прицеплять к железнодорожным составам. Эти вагоны на полном ходу мгновенно и безошибочно находят все неисправности, в том числе даже внутренние, совершенно незаметные на глаз трещины в рельсах. Путевому обходчику стало нечего делать. И на смену ему пришли бригады путевых рабочих.

Путевые обходчики были оснащены примитив-

ным инструментом — ручными молотками и ручными домкратами, которые проводили текущий ремонт железнодорожного пути. В их работе было много элементов ручного труда. Она была относительно тяжела, эта работа, и проводилась довольно медленно. Например, снять часть балластного щебня, приподнять ручными домкратами рельсы вместе со шпалами, подсыпать щебень, уплотнить его, отрихтовать, то есть выровнять, путь, произвести «отделку» — разгладить и разровнять щебеночную подушку. Представляешь, сколько сил и времени уйдет на такую работу с применением ручного труда и примитивных инструментов, если нужно подвергнуть этой операции километров пять железнодорожного пути? А на многих наших дорогах поезда проходят буквально каждые несколько минут. Только приладишься работать — показался поезд. Значит, надо все бросать, а после прохода поезда начинать сначала. Опять приладились — новый поезд идет. Снова бросай работу. На шоссе, если его ремонтируют, можно объезд устроить. А на железной дороге это далеко не везде возможно.

Но вот появились у путейцев новые машины и инструменты. Электрические шпалоподбойки, рельсорезные и рельсошлифовальные станки, легкие гидравлические домкраты. Производственные операции значительно облегчились и ускорились. По железнодорожным путям двинулись удивительные машины вроде ВПО-3000 — машина, которая выправляет прямолинейность пути, подбивает и уплотняет балласт, да еще и отделывает пройденный участок. Такая машина за один только час проходит пять-шесть километров, оставляя за собой полностью отремонтированную дорожную колею и заменяя 3 тысячи рабочих.

Конечно, людей, которые здесь работают, сейчас неловко называть по-прежнему путевыми рабочими. Это уже оснащенные техникой монтеры. Так и стали их называть с недавнего времени — монтеры пути. Это изменение названия (да и существа) профессии произошло так недавно, что сами железнодорожники еще не успели к нему привыкнуть. Многие еще по старинке именуют себя путевыми рабочими.

Главная задача монтеров пути, как мы уже говорили,— обеспечить скорость и безопасность движения по доверенному бригаде участку. Но что это значит?

Если тебе придется когда-нибудь идти пешком вдоль железной дороги, присмотрись внимательно к рельсовому пути. В плотной балластной призме крепко сидят пропитанные особой смолой, предохраняющей от гниения, деревянные шпалы. К шпалам специальными металлическими пластинами и костылями или болтами с резьбой надежно прикреплены рельсы. Блестящие полосы металла ровными лентами уходят вдаль и сливаются на горизонте. Кажется, все это и за 100 лет не изменится.

Спору нет, железнодорожный путь весьма прочное инженерное сооружение. Но ведь оно испытывает и немалые нагрузки. Ежедневно по нему прокатываются десятки поездов, весящих по нескольку тысяч тонн. Прокатываются с большой скоростью; и каждый из них хотя бы чуточку, хотя бы совсем незаметно и неуловимо, а все-таки портит путь. Ведь за год каждый рельс и каждая шпала испытывают давление десятков миллионов тонн груза. А микроскопические, незаметные изменения, постепенно накапливаясь, со временем становятся опасными, катастрофическими. И очень важно вовремя заметить и устранить самую

малую неисправность. Здесь совершенно нетерпима малейшая небрежность. На «авось» здесь надеяться никогда нельзя.

Бригадир берет линейку с уровнем и прикладывает ее к головкам рельсов. Видишь, воздушный пузырек уровня лениво пополз влево — значит левый рельс чуточку выше. А ведь здесь прямой участок пути, и рельсы должны находиться строго на одном уровне. Видимо, балласт с одной стороны был недостаточно хорошо уплотнен и дал осадку. Вот и работа для монтеров пути. Нужно приподнять шпалу гидравлическими домкратами и подбить под опустившийся ее конец немного балластного щебня. Прежде эта работа производилась вручную, а сейчас специальным электрическим инструментом — электрошпалоподбойкой.

Зимою балласт нередко смерзается, и провести такую операцию бывает очень трудно. Тогда в качестве временной меры опустившийся рельс приподнимают, подкладывают под него тонкую деревянную дощечку, которую дорожники называют «карточкой».

Щебень или крупный песок, которые используются в качестве балласта, не боятся мороза. Но постепенно балласт засоряется. На него оседают пылевые частицы, крупицы почвы, семена растений. Такой балласт намокает под осенними дождями, а от наступивших затем зимних морозов может вспучиться — ведь вода при замерзании расширяется. Вспучиваясь, балласт приподнимает лежащий на нем рельсовый путь. Образуются значительные неровности. Это уже очень серьезная неисправность, грозящая аварией. Ни в коем случае нельзя допускать ее. Нужно своевременно очистить балласт, и ликвидировать тем самым опасность.

Загрязнившийся балласт не заменяют — это было бы слишком дорого, — а очищают от мелких частиц.

Дело это не простое. Загрязнившийся балласт на месте не промоешь — он слабо пропускает влагу. Приходится приподнимать целый участок пути — рельсы вместе со шпалами, — вынимать весь балласт, «прогрохачивать» его, то есть пропускать через специальные металлические сита, сквозь которые отсеются все ненужные мелкие частицы. Очищенный балласт возвращают на свое место, уплотняют его, снова опускают на него тщательно выровненный путь и досыпают щебень до уровня «верхней постели» — до верха лежащих на балласте шпал. После всего этого балласт разравнивают, превращая его в аккуратную «балластную призму». Окончив эту последнюю операцию — как говорят железнодорожники, «отделку», — участок пути можно считать отремонтированным.

Прежде такой ремонт продолжался очень долго и требовал колоссальных затрат труда и времени. Стоимость ремонта значительно возрастала оттого, что дорога надолго выходила из строя, ведь каждый час простоя дороги приносит огромные убытки.

Сейчас такой ремонт пути при отличном качестве исполнения производится поистине удивительными машинами. Производится очень быстро и относительно дешево. Об этих машинах мы с тобой еще будем говорить.

Как мы уже говорили, в обязанности путевого обходчика была включена борьба с травой, нередко появлявшейся на путях и между путями. В таких случаях обходчик брал обыкновенную косу и выкашивал траву. Через некоторое время трава, правда, вырас-

тала еще гуще, и обходчику снова приходилось приниматься за «сенокос».

Сейчас, когда на дорогах почти не осталось путевых обходчиков, следить за тем, чтобы пути не зарастали сорными травами, приходится монтерам. И, конечно же, это делается не вручную. В цистерны, установленные на специальной поливочной дрезине, заливается вода с растворенными в ней ядохимикатами. Дрезина идет по железнодорожному полотну и разбрызгивает отравленную воду. Четырех баков, установленных на дрезине, общей емкостью около шести кубометров хватает на то, чтобы вывести траву на линии длиною около 50 километров.

В самые последние годы введена специализация бригад. Теперь текущий ремонт пути производится как бы по конвейеру. Впереди идут два человека, проверяющие состояние путевого хозяйства. Они составляют дефектную ведомость. За ними движется бригада, подбивающая шпалы и следящая за тем, чтобы оба рельса находились на одном уровне. Следующая бригада проводит рихтовку, то есть выравнивание рельсов, чтобы каждая прямая была действительно прямой, а кривые имели расчетный радиус. Такая специализация бригад значительно ускоряет текущий ремонт пути. В результате экономится рабочая сила и повышается заработная плата рабочих-путейцев.

Не так давно на дорогах страны введено еще одно новшество, значительно облегчающее работу монтеров пути. Ежедневно в одно и то же время начинается так называемое «технологическое окно». Это значит, что на один-два часа движение на дороге полностью прекращается. Бригада, которой нужно провести какую-либо серьезную операцию — скажем,

замену нескольких шпал или замену стрелочного перевода, — может к этому времени закончить все подготовительные работы и затем вести операцию, не опасаясь, что ей помешает начавшееся по дороге движение. Ну уж, конечно, в эти быстротечные свободные от поездов часы работать приходится «позубастее» — без перекуров и суеты. Потом дорожный мастер может дать бригаде возможность отдохнуть или закончить работу пораньше, а пока длится «окно», уж, как говорится, не зевай.

Почти каждая операция в работе монтера пути требует смекалки и сообразительности.

К примеру, бригада монтеров пути должна установить на место рельс длиною около 700 метров. Привезли его и сбросили не слишком удачно — с одной стороны теплового зазора почти не остается, а с другой — он слишком велик. Как тут быть?

Подвинуть рельс — дело практически невозможное. Ведь он весит около 35 тонн. Вручную такой груз и на волосок не сдвинешь. Можно, скажем, попросить машиниста локомотива, чтобы он дернул за конец рельса. Так ведь и тут точно не угадаешь, — так дернет, что лишних полметра протащит!

Но опытный дорожник сразу найдет выход. Он знает, что в рельсе есть «незримый» запас длины. Его-то он и постарается использовать.

Для этого он начнет крепить рельс к шпалам с той стороны, где оставлен самый малый зазор. Прикрепляемый рельс начнет распрямляться. Ведь он только на глаз совершенно прямой, на самом же деле он имеет небольшие, совершенно незаметные изгибы. При креплении рельса изгибы будут распрямляться, и рельс станет медленно вытягиваться в сто-

рону большого зазора. Так можно «отыскать» сантиметров пятнадцать, а то и все тридцать недостающей длины.

В дорожном деле существует немало таких «хитростей», которые постепенно постигаются опытом. Ведь современный путевой рабочий совсем не тот слепой исполнитель приказов руководителя, каким он был лет двадцать назад. Монтер пути оснащен самой новейшей техникой, облегчающей и ускоряющей его труд. Техника эта непрерывно совершенствуется, постепенно заменяя людей на простых операциях.

Вот еще один простой пример.

В зимнее время сворачивались многие профилактические ремонтные работы на железнодорожных путях. И не только потому, что проводить эти работы зимой дороже и сложнее, а еще и потому, что попросту не хватало людей, — люди были заняты однообразной и довольно-таки скучной работой — очисткой от снега стрелочных переводов.

Стрелки сейчас в большинстве случаев переводит не стрелочник, а диспетчер со специального диспетчерского пункта. Особая система электрической сигнализации докладывает диспетчеру, перевелась ли стрелка, все ли в порядке, можно ли пускать поезда.

Но вот пошел снежок. Совсем небольшое количество снега насыпалось между «остряком» стрелки и рельсом («остряком» называется постепенно утончающийся рельс, являющийся подвижной частью стрелочного перевода). Электрический контакт нарушился, и система сигнализации сработать уже не может. Стрелка-то перевелась, но диспетчер об этом не знает и пустить поезд не решается. А ну, как не пе-

ревелась? Тогда — крушение! Ежеминутно пускать по стрелкам снегоочиститель нельзя, да и не всегда очистит снегоочиститель все узкие щели и неровности стрелочного перевода. Вот и ходили монтеры пути во время снегопада по всем станционным путям — днем и ночью чистили стрелки А ведь снегопад мог зарядить на неделю. Он потихоньку сыплет, а ты ходи и чисти! Работа совсем не веселая. И придумать вроде бы ничего пельзя!

Однако придумали. Уже в то время, когда писалась эта книжка, начали устанавливать на железнодорожных станциях баки для сжатого воздуха, соединенные с компрессионными установками. А к стрелкам протянулись воздушные магистрали. Чуть пошел снежок—диспетчер нажал кнопку на пульте,—и между «остряком» и рельсом дунула сильная струя сжатого воздуха. Дунула — и унесла весь снег. Переводи стрелки и не беспокойся — все будет в порядке, и чистить стрелки не нужно. Сэкономлены сотни рабочих часов. Можно использовать это время для других важных работ, можно, наконец, уменьшить число рабочих, а людей путейцам всегда не хватает. За последние 20 лет на «околотке» (так путейцы называют участок) количество рабочих сократилось с 600—700 человек до 30—40. Но это уже совсем другие люди. Не слепые исполнители, работающие по принципу «круглое кати, плоское тащи», а специалисты, овладевшие современной техникой.

За прошедшие 20 лет заработок монтеров пути вырос почти вдвое. Бараков на дистанциях не осталось ни одного: все рабочие обеспечены квартирами.

Производство остро заинтересовано в учебе молодых рабочих, поэтому все учащиеся школ рабочей

молодежи на один-два дня в неделю полностью осво-
бождаются от работы и получают за это время пол-
ную заработную плату.

Мало найдется производств, где так велики были
бы возможности продвинуться, где были бы настоль-
ко реальны и легко осуществимы перспективы повы-
шения квалификации.

Достаточно грамотный и квалифицированный ра-
бочий нередко сразу после окончания профессиональ-
но-технического училища становится бригадиром пу-
ти. Бригадиры пути, имеющие законченное среднее
образование, проявившие организаторские способ-
ности и умение работать с людьми, направляются на
специальные курсы, где после двух лет занятий при-
обретают квалификацию дорожных мастеров или да-
же старших дорожных мастеров. Другими словами,
они становятся уже техниками-путейцами.

Монтеры пути, имеющие склонность к технике, мо-
гут поступить в школы механизаторов, имеющиеся
при управлении каждой железной дороги.

Как же получить квалификацию монтера пути?

Для этого у тебя есть несколько возможностей.

Можно просто поступить на железную дорогу в
ученики и через несколько недель получить пер-
вый разряд. Но гораздо надежнее поступить
в городское профессионально-техническое училище.
Правда, там тебе придется проучиться полных
три года. Но зато после окончания училища те-
бе сразу присвоят третий, а быть может, даже и са-
мый высший сейчас — четвертый квалификационный
разряд. Так что время, затраченное на обучение в
ГПТУ, безусловно, окупится.

Если ты намерен избрать профессию монтера пу-
ти и рассчитываешь недолго оставаться рядовым ра-

бочим, то должен помнить, что желание твое вполне осуществимо, но при одном непременном условии.

Монтеры пути работают не в цехе. Во многих отношениях они предоставлены самим себе и часто вынуждены действовать по собственной инициативе. Ответственность их велика — от них больше всего зависит безопасность и безаварийность движения, — а контроль над ними не так уж велик. Командуют ими и контролируют их работу на месте лишь бригадир да дорожный мастер. Значит, и бригадир и мастер обязаны уметь работать с людьми, обязаны быть не только командирами, но хорошими воспитателями. Впрочем, настоящий командир — это всегда воспитатель. Прислушайся к себе — есть ли у тебя способности воспитателя? Ведь это одна из необходимейших предпосылок для того, чтобы иметь возможность руководить хотя бы одной бригадой монтеров пути.

Заработок монтеров пути в последние годы постоянно возрастает за счет рационализации и механизации многих трудоемких процессов. Молодые монтеры пути, только что закончившие профессионально-технические училища, зарабатывают в месяц от 110 до 130 рублей, а в летний период и до 140.

Бригадир монтеров пути

Бригадир монтеров пути работает на железнодорожных путях вместе со своей бригадой. Он непосредственно руководит всеми операциями, совмещая обязанности начальника с обязанностями наставника и воспитателя. Он должен уметь показать новичку или

недостаточно опытному рабочему, как правильно производить ту или иную работу.

Обычно бригадиру поручается тот или иной участок пути, за состояние которого бригадир несет полную ответственность. Как правило, бригада не менее одного дня в неделю занята очисткой и уборкой порученного ей участка, длина которого зависит от количества путей. Скажем, на трехколейной линии бригадиру доверяются три или четыре километра дороги. В этот «уборочный день», но не реже четырех раз в месяц бригадир обязан обойти и осмотреть доверенный ему участок. В зависимости от результатов обследования и составляется план работ на ближайшую неделю.

Главная задача бригадира при обследовании пути — не столько обнаружить уже имеющиеся неисправности, сколько определить те места, где пока еще неисправностей нет, но они могут вскоре возникнуть. Заметить лопнувший рельс или треснувшую шпалу и отремонтировать путь — не такая уж заслуга. Ведь ликвидация возникших неисправностей нередко связана с остановкой движения, нарушениями железнодорожного графика — с вещами по меньшей мере неприятными. Гораздо важнее предупредить неисправность, провести необходимые профилактические работы раньше, чем линию придется «лечить». Бригадир, так же как и вся бригада, непосредственно заинтересован в том, чтобы состояние доверенного бригаде участка было наилучшим. Ведь техническое состояние участка периодически проверяется. За отличное содержание пути бригадир и все члены его бригады получают премии, которые могут составлять до 40 процентов от должностного оклада. За хорошее содержание пути бригада вместе с бригадиром полу-

чает 25 процентов, а за удовлетворительное содержание премия снижается до 10 процентов оклада. Кроме того, бригадиры и монтеры пути получают дополнительные премии по итогам года, которые обычно составляют от 70 до 100 рублей.

Заработок бригадира пути составляет от 130 до 135 рублей в месяц. Бригадирами пути, как правило, назначаются рабочие — монтеры пути, — имеющие квалификацию не ниже четвертого разряда, хорошо знающие путевое хозяйство и проявившие известные организаторские способности.

Дорожный мастер

Профессию дорожного мастера можно было бы и не включать в наш справочник рабочих профессий. По существу, она требует квалификации техника. Но поскольку многие дорожные мастера техникума не кончали, а постепенно выросли, освоив работу бригадира пути, окончив десятилетку в школах рабочей молодежи и обучившись на специальных курсах, к учебе на которых допускаются только монтеры пути, можно и о ней сказать несколько слов, поскольку это для тебя вполне реальная перспектива, если ты решишь выбрать профессию путейца.

Дорожный мастер — это уже весьма ответственный руководитель большого дорожного хозяйства. Под его наблюдением, контролем и руководством находятся три (а иногда и более) бригады монтеров пути. Он отвечает за участок в 20—25 километров двухколейного пути со всеми стрелками, переездами, тоннелями и путепроводами. Дорожный мастер осуществляет руководство обычно непосредственно на

месте работ и обязан не реже чем два раза в месяц тщательно осмотреть весь доверенный ему участок.

Задача осмотра, так же как и при проверке пути бригадиром, — не только обнаружить неисправности, а составить своеобразный прогноз, уметь предвидеть возможную неисправность, с тем чтобы дать задание бригадирам на проведение предупредительного ремонта.

Дорожный мастер обладает большим техническим кругозором. Он хорошо знает все нормативы и правила эксплуатации путевого хозяйства, что помогает ему направлять деятельность рабочих бригад.

Дорожному мастеру приходится планировать работу на порученном его наблюдению участке пути, а также начислять по существующим нормам и расценкам заработную плату рабочим.

И все-таки одно из самых главных направлений деятельности мастера — это работа с людьми. Мастер не только руководитель, но и воспитатель, в известном смысле педагог. Он воспитывает людей и несет за их поведение ответственность.

В последние годы, когда дистанции пути получили новую технику и в сферу деятельности мастера вошли механизаторы, работающие с этой техникой, повысились требования к технической грамотности дорожного мастера, появилась необходимость решать многие задачи, связанные с использованием новой техники.

Заработок дорожного мастера, включая обычные премии, составляет 150—155 рублей в месяц. Готовят мастеров из инициативных рабочих и бригадиров, имеющих подготовку в объеме полной средней школы, в специальных школах дорожных мастеров за два с половиной месяца.

Механизатор

Примерно 20 лет назад вся «техника», имевшаяся на дистанции, состояла из небольшой дрезины и примитивного снегоочистителя. Путевые работы велись вручную. На очистку снега после метели приходилось выводить на одну только дистанцию пути до тысячи человек. Кувалда, особый топор для зачистки шпал, большой гаечный ключ да механический домкрат — вот чем исчерпывалось все техническое оснащение путевых бригад. И это считалось тогда нормальным.

Мы лишены здесь возможности рассказать подробно обо всех конкретных специальностях, объединяемых профессией механизатора. Это шоферы дрезин, механики-наладчики оборудования, слесари, электрослесари, водители самоходных дорожных машин, механики, обслуживающие эти машины. Попытаемся лишь немного рассказать о самих машинах.

Ток они получают от перевозных электростанций, помещаемых на дрезинах, специальных платформах и автомашинах-летучках. Иногда энергия берется от высоковольтных линий, используемых для снабжения энергией электровозов, причем монтерам пути приходится использовать понижающие трансформаторы различных систем. Так что, как видишь, и монтерам пути постоянно приходится иметь дело с техникой.

Механизаторы же, о работе которых мы здесь рассказываем, обслуживают главным образом путевые машины тяжелого типа.

Самой простой из них можно назвать снегоочиститель. Это железнодорожный вагон, на передней части которого наискось укреплен большой нож, такой же по форме, какой ты, вероятно, видел у обыкновен-

ного бульдозера. Вагон движется впереди толкающе-
го его локомотива и сбрасывает снег с железнодо-
рожных путей. Очистка происходит быстро. Если
прежде нередко бывали случаи, когда обильные сне-
гопады и снежные заносы на несколько суток оста-
навливали железнодорожное движение, то сейчас, ко-
гда почти все дороги имеют такие снегоочистители,
метели перестали быть «помехой номер один». Снего-
очиститель весьма прост в обслуживании и больших
забот от механизаторов не требует.

Одной из весьма трудоемких операций прежде яв-
лялась подбивка шпал. Нужно было подвести под
осевшую шпалу домкраты, приподнять шпалу вместе
с лежащими на ней рельсами и специальными ручны-
ми кувалдами подбить под шпалу щебень и уплот-
нить его. Работа отнимала очень много сил и вре-
мени.

Сейчас для подбивки шпал используется ШПМ —
специальная шпалоподбивочная машина.

Выглядит машина несколько необычно. Представь
себе сооружение, похожее на металлическую садовую
беседку, поставленную на колеса. Беседка движется
по рельсам, и особые металлические молотки, назы-
ваемые шпалоподбойниками, с обеих сторон подбива-
ют щебень под шпалу. Машина ремонтирует путь,
как бы «под собой», медленно передвигаясь от шпа-
лы к шпале. Впрочем, «медленно» — это не совсем то
слово. Работающая машина движется в несколько
раз медленнее пешехода, но зато в десятки раз быст-
рее, чем передвигалась бы вдоль путей бригада, под-
бивающая шпалы вручную. На каждую шпалу маши-
на расходует примерно десять секунд, считая и то
время, которое требуется, чтобы переехать к следую-
щей шпале. Таким образом, она подбивает примерно

350 шпал в течение одного часа, а обслуживают машину всего два человека.

Более серьезной неисправностью железнодорожного пути является загрязнение балластного щебня. Особенно важно очистить щебень осенью, перед наступлением морозов, когда вспучивание загрязненного, влажного балласта может привести путь в полную негодность.

Сейчас для очистки балласта применяется огромная (длиною около 47 метров) машина ЩОМ, способная за каких-нибудь три часа, то есть за время нормального «технологического окна», очистить балласт на пути протяжением около шести километров.

ЩОМ (что означает «щебнеочистительная машина») устроена довольно сложно, и мы не будем здесь подробно останавливаться на технических деталях. Принцип ее работы таков. Она подтягивает особыми электромагнитами рельсы вверх вместе с прикрепленными к ним шпалами, выгребает щебень с глубины примерно четверти метра ниже подошвы шпалы, поднимает его наверх. Щебень просеивается через решетки грохотов и снова укладывается на дорожное полотно. Сверху на щебень ложатся рельсы со шпалами, и машина передвигается дальше.

Правда, после прохода машины ЩОМ путь еще нельзя считать полностью отремонтированным. Ведь балласт насыпан лишь до «подошвы» шпал, а он должен лежать на уровне верхней их «подушки».

Щебень досыпается тоже специальной машиной, которая называется хоппер-дозатором. Возможно, тебе и приходилось видеть такую машину. По внешнему виду она почти не отличается от простой железнодорожной платформы. Только вместо обычного кузова на платформе помещается своеобразная прямо-

угольная воронка емкостью около тридцати двух ку-
бометров. Количество щебня, высыпаемого на путь,
дозируется в зависимости от нужного его количества
и скорости движения платформы хоппер-дозатора.
Щебень разбрасывается специальными вертушками.

Нельзя не сказать несколько слов еще об од-
ной, пожалуй, самой замечательной из дорожных ма-
шин тяжелого типа. Это ВПО-3000 — выправочно-
подбивочно-отделочная машина, заменяющая до трех
тысяч путевых рабочих. Отечественные машины этого
типа по праву считаются одними из лучших в мире.

ВПО — это огромная дорожная машина, длиною
примерно 32 метра. Обслуживает ее целая бригада
из восьми-двенадцати человек, в которую, кроме рабо-
чих-механизаторов, входят еще инженеры и техники.

Какую же задачу решает машина ВПО?

По существу, это железнодорожный комбайн, ко-
торый устраняет целый ряд неисправностей.

Прежде всего он выправляет, или, как говорят пу-
тейцы, «рихтует» путь. Ведь в процессе эксплуатации
под влиянием толчков и различных других динами-
ческих нагрузок железнодорожный путь несколько
искривляется. Вначале эти искривления очень невели-
ки — их даже трудно заметить на глаз, но на этих
искривлениях тысячетонные поезда, проходящие
с большой скоростью, испытывают значительные бо-
ковые толчки. Толчки эти очень неприятны для пас-
сажиров, но еще большие «неприятности» испытывает
от них железнодорожный путь. Он продолжает ис-
кривляться все больше и больше. Вместо прямой, «по
ниточке», линии образуется этакая рельсовая «змея».
Пускать по ней поезда становится все опаснее. При-
ходится снижать скорость движения, а затем и вовсе
отказываться от эксплуатации поврежденного участка.

Причем отремонтировать такой путь, «отрихтовать» его было прежде очень сложно и дорого — путь приходилось полностью снимать и настилать снова.

Машина ВПО захватывает магнитами рельсы вместе со шпалами и опускает их, чуточку сдвинув, так, что путь ложится ровно, как по линейке. Затем она специальным вибрационным прибором уплотняет балласт, подбивает шпалы и в завершение работы отделывает обработанный участок — разравнивает балласт, аккуратно сглаживает его специальными металлическими крыльями. Словом, за машиной остается идеально ровная, надежная и красивая линия. Полный ремонт на ходу!

Дорожный комбайн уверенно движется по рельсам со скоростью три-четыре километра в час. Он напоминает величественно проплывающий корабль. На нем даже проходит поверху своеобразный «капитанский мостик». Правда, на этом «мостике» редко увидишь человека. Машина во время работы сильно вибрирует, и вибрации эти очень неприятны. Обычно машиной управляют с выносного пульта управления, передвигающегося рядом — в двух-трех метрах от железнодорожного полотна. Но и на таком расстоянии вибрации почвы чувствуются еще довольно сильно.

Конечно, мы рассказали здесь далеко не обо всех дорожных машинах, с которыми приходится иметь дело механизаторам. Но и того, что мы рассказали, достаточно, чтобы в общих чертах представить себе, что это за профессия и какая у механизаторов работа. Человек, искренне любящий технику, здесь не соскучится. У механизаторов, поскольку техническое оснащение путевого хозяйства сейчас бурно развивается, всегда есть возможность искать, совершенствовать, рационализировать. Здесь есть где применить

смекалку, проявить личную инициативу, работать по-настоящему творчески.

В городских профессионально-технических училищах недавно организованы отделения, готовящие механизаторов. Принимать на эти отделения будут ребят, имеющих десятилетнее общее образование. Сейчас при управлениях железных дорог имеются школы механизаторов, в которых принимают монтеров пути, также имеющих образование в объеме десятилетки.

Ввиду того, что почти вся современная дорожная техника использует для работы электроэнергию, при управлениях дорог организованы четырехмесячные курсы электриков, на которые принимают монтеров пути.

Заработок механизаторов весьма высок. Он зависит от характера работы и квалификационного разряда. Меняется он в довольно широких пределах — от 110 до 200 рублей в месяц и более. Профессия механизатора относительно тяжела, поэтому девушкам рекомендуем подобрать себе что-нибудь полегче.

Дежурный по железнодорожному переезду

Ты, безусловно, из окна вагона не один раз видел обыкновенный железнодорожный переезд. Здесь на одном уровне пересекаются железная и шоссейная дороги. Небольшой полосатый шлагбаум, большие красные глаза светофора, крохотный домик дежурного. Рядом обычно яркая клумба с цветами. Вокруг молчаливо вздымается сосновый лес. Тишина, покой...

Переезд богато оборудован разнообразной и надежной автоматикой. Вспыхивают световые сигналы,

Звучат предупреждающие хрипловатые гудки. Сами, когда нужно, открываются и закрываются шлагбаумы. И непонятно, зачем здесь еще и дежурный? В этом месте, так богато насыщенном автоматикой, человек кажется анахронизмом. Исчезли стрелочники, путевые обходчики, вся «железнодорожная жизнь» из неторопливой и чуточку сонной превратилась в стремительную, спешащую. А дежурный, который незнакомому с условиями на дороге человеку кажется просто скучающим сторожем, так и остался. Полно, уж не излишняя ли это роскошь?

Вот на американских дорогах дежурных по переезду почти не осталось. Просто на некотором расстоянии от предупреждающего знака висит плакат, составленный в чисто американском духе: «На этом переезде уже погибло 317 человек. Кто 318?»

Мы же не считаем дежурного по переезду «лишним человеком» и не собираемся эту профессию отменять до тех пор, пока все переезды не будут заменены на путепроводы, а это случится еще не скоро.

Поэтому почти на всех наших переездах ты найдешь дежурного. Нет их только на таких переездах, где и шоссейное, и железнодорожное движение настолько невелико, что какое бы то ни было несчастье практически невозможно.

А какое может быть несчастье?

Обычно водители автотранспорта движутся через железнодорожные переезды очень осторожно. Им категорически запрещено останавливаться и даже переключать передачи. Все это особо оговорено в правилах движения по дорогам. Но представь себе, что водитель, объезжая какую-то неровность дороги, резко сбросил газ и двигатель заглох. Автомашина остановилась на самом переезде. Водитель нажимает

стартер, но мотор перегрелся и не заводится. В это время зазвучали сигналы и закрылся шлагбаум. Внимание — идет поезд!

Что делать водителю? Ведь он на переезде один-одинешенек. Да вдобавок еще и растерялся. Тяжело груженную многотонную автомашину руками не сдвинешь. Выхода нет... Водитель-то, положим, еще убежит, спасет свою жизнь. А поезд? Сотни пассажиров... Затормозить сразу невозможно, по воздуху через грузовик не перелетишь. Угрожает катастрофа — страшное несчастье со многими человеческими жертвами.

Возможно и другое. Вдруг не сработает, откажет система сигнализации. Не прозвучат гудки, не закроется шлагбаум. И произойдет столкновение. Погибнет автобус с пассажирами, потерпит крушение поезд... Конечно, все это маловероятно. Но не исключено.

А чем поможет здесь дежурный по переезду? Ведь он тоже тяжелую автомашину с переезда не столкнет и разогнавшегося поезда не остановит. Создается впечатление, что и он здесь совершенно бесполезен.

Но твое впечатление обманчиво. Кое-что дежурный по переезду все-таки может сделать. И в большинстве случаев может все-таки предотвратить несчастье.

С одной стороны, дежурный оснащен многими техническими средствами и обучен ими пользоваться. А с другой стороны, не надо забывать, что дежурный и находится на переезде именно для того, чтобы предотвратить аварию. Он к этому психологически подготовлен. Поэтому всякое чрезвычайное происшествие не будет для дежурного полной неожиданностью и не заставит его растеряться.

В чем же заключаются обязанности дежурного по переезду?

Главная обязанность — встречать и провожать каждый поезд, проходящий через переезд.

Задолго до подхода поезда, еще при полностью открытом шлагбауме, на переезде раздаются звуковые предупреждающие сигналы, и на светофорах, обращенных к шоссейной дороге, вспыхивают красные огни. Дежурный, услышав и заметив эти сигналы, отправляется встречать поезд, заодно проверяя, свободен ли переезд.

Не исключена, однако, возможность, что в каком-то случае (пусть даже очень редком) автоматика откажет. Но и тогда дежурный не прозевает поезда. В его будке имеется расписание железнодорожного движения через переезд, а также телефон, связывающий его с диспетчерским пунктом.

Однако предположим, что на переезде застряла автомашина. Выход один — нужно немедленно остановить поезд. Может также случиться, что «педаль», которой приближающийся поезд включает сигнализацию и закрывает шлагбаум, не сработала. И в этом случае поезд необходимо остановить. Вряд ли кто-нибудь может остаться равнодушным и заявить, что это не его дело, если поезду грозит крушение. Дежурный показывает случайному помощнику, какие именно знаки нужно давать для того, чтобы поезд остановился, и посылает помощника — причем не навстречу движущемуся поезду, навстречу поезду он бежит сам, — а в противоположном направлении, туда, откуда через несколько минут может появиться второй поезд. Сам же он встречает и останавливает тот поезд, которому грозит наиболее

близкая опасность. Сделав здесь все, что нужно, он торопится на выручку к помощнику.

Впрочем, даже когда никакая авария не грозит, дежурный, встречающий поезд, тоже занят, а не просто скучает и топчется у железнодорожных путей. Он внимательно осматривает все проходящие вагоны — у вагонов от толчков и «усталости» металла может лопнуть рессора. Может перегреться и загореться букса. От горящей буксы может в иных случаях переломиться ось и вызвать серьезное крушение. О каждой замеченной неисправности дежурный немедленно сообщает на диспетчерский пункт по телефону.

Управление дороги поощряет дежурных за внимательное наблюдение. Каждый дежурный, заметивший в проходящем поезде хотя бы небольшую неисправность, получает денежную премию.

Работа дежурного по переезду не особенно тяжела. Но она требует аккуратности, добросовестности и внимания. Поэтому дежурными назначаются те монтеры пути, которые проявили на работе все эти качества. Надо сказать, что дежурными по переезду с успехом работают женщины.

Заработная плата дежурных по переезду обычно составляет от 70 до 85 рублей в месяц.

Слесарь по ремонту электровозов

Незаметно рельсовый путь привел нас к высоким воротам. Мы с тобой пришли в локомотивное депо Москва-Сортировочная.

Место это интересно, как и всякое другое локомо-

тивное депо, не только тем, что здесь осматриваются и ремонтируются всевозможные локомотивы — электровозы, тепловозы и, случается еще пока, старенькие паровозы. Техника здесь очень любопытная — это само собой... Но самое интересное здесь не в технике. Оно в особой атмосфере труда, в том, какими чувствуют себя здесь люди.

«Локомотивщики» — кем бы они ни были, слесарями по ремонту, помощниками машинистов, машинистами — издавна считались своего рода «рабочей аристократией» в самом лучшем смысле этого слова. Они всегда были не только очень культурными людьми (по культурному уровню они, пожалуй, не отставали от полиграфистов), но они отличались еще и высоким классовым самосознанием, тесным единением, особой, крепкой рабочей дружбой. Если в локомотивном депо и удается затесаться лодырю, скверному, мелкому человечку, то его обыкновенно и увольнять не приходится — он уходит сам. Неуютно ему как-то среди огромных локомотивов и среди больших по душевному масштабу людей, которые эти локомотивы обслуживают. Во время войны фашистские оккупанты на себе почувствовали, как трудно было наладить работу в локомотивных депо и как мало пользы им эта работа приносила.

В этом депо, куда мы с тобой пришли, оккупантам побывать не довелось. Но и у этого депо есть своя славная рабочая история.

Здесь создали даже свой небольшой музей рабочей славы. Довольно будет сказать, что именно в этом депо в апреле 1919 года был проведен самый первый в стране коммунистический рабочий субботник, а спустя 40 лет здесь же был организован самый первый коллектив коммунистического труда. Отсюда

новое движение широкими шагами стало распространяться дальше по всей нашей стране.

И вот думается, что, не говоря уже о радости работать с самой передовой современной техникой, именно в этой рабочей гордости, в рабочей дружбе и спайке и заключается главная прелесть, главная романтика труда людей, обслуживающих локомотивы. Отсюда мало кто увольняется «по собственному желанию». Разве что уходит на пенсию по старости. Да и то стариков-пенсионеров ты нередко увидишь около ремонтируемых локомотивов — тянет людей на свое место, нет-нет да и зайдет.

Мы начинаем свой рассказ о профессиях локомотивного депо со специальности слесаря по ремонту электровозов. Она, эта профессия, интересна сама по себе.

Многие слесари выбрали ее на всю жизнь и менять ее (например, на профессию машиниста) не собираются. Но тем, кто мечтает именно о специальности машиниста, неплохо начинать «карьеру» с профессии слесаря — это наиболее верный и надежный путь для того, чтобы сделаться хорошим машинистом.

Мы с тобой входим в высокий и светлый цех, где ремонтируются электровозы. Надо сказать, что здесь, в помещении, под крышей цеха, электровоз производит гораздо более внушительное впечатление, чем в то время, когда ты смотришь на него с вокзального перрона. Огромная двадцатиметровая махина, «лошадка», весящая примерно столько же, сколько 400 лошадей, — реальное и материальное воплощение мощи и скорости.

Как же ее ремонтируют? В чем заключается эта работа?

Чтобы ответить на этот вопрос, прежде всего

откажись от привычной «схемы», которая на первый взгляд кажется самой логичной. Что вот, мол, электровоз испортился где-то в рейсе, его на буксире притащили в депо, подошел к нему слесарь и, покряхтывая, начал ремонтировать то, что испортилось. На самом деле ничего подобного не происходит. Если бы, скажем, по такой «схеме» начали ремонтировать самолеты, то просто нечего было бы ремонтировать.

Правда, электровоз в случае аварии обычно не разбивается. Но здесь была бы нарушена основная заповедь, действующая на железнодорожном транспорте, — прежде всего надежность и безопасность движения. Поэтому все происходит совсем иначе.

Никто не ждет, пока произойдет несчастье. Напротив, все сроки технических обслуживаний и периодических ремонтов установлены таким образом, что никакая авария ни в коем случае произойти не сможет. Каждый узел локомотива будет отремонтирован до того момента, когда он мог бы выйти из строя.

Электровоз весьма надежная и прочная машина. Он мог бы работать без серьезных ремонтов годами. Однако через каждые 10—12 тысяч километров пробега каждый электровоз ставится на сорокаминутную профилактику, каждые 20—25 тысяч километров — на МПР (малый плановый ремонт) и каждые 180 тысяч километров — на большой плановый ремонт — БПР. 180 тысяч километров электровоз может «набегать» примерно за шесть-восемь месяцев. Вот каждые шесть-восемь месяцев его и ремонтируют довольно основательно.

Малый плановый ремонт продолжается всего девять часов по нормам, а большой — около полутора суток. Конечно, за столь короткое время ни один, даже самый опытный слесарь не успел бы почти ничего

сделать. Поэтому отдельному слесарю ремонт никогда и не поручают.

Вот открываются массивные ворота, и в цех неторопливо вкатывается тяжелый электровоз. На него сразу набрасывается целая комплексная бригада слесарей. При этом не приходится беспокоиться, что какой-нибудь из узлов забудут проверить и отремонтировать.

В комплексной бригаде около двадцати слесарей. Вся бригада разбита на три специализированные группы — мотористы, механики и высоковольтники. Каждая группа занята проверкой и ремонтом «своих» механизмов. Ни одна операция из предусмотренных по проводимому бригадой ремонту не будет забыта или пропущена — бригада за это строго отвечает, все ее члены ответственны друг за друга.

На случай, если слесарь забудет один из ремонтных нормативов — какой-нибудь размер или зазор, — здесь, прямо в цехе, стоит справочная установка. Она точно такая, какие ты, вероятно, видел на вокзалах, — автоматическое справочное бюро, сообщающее пассажирам сведения о различных поездах. Тебя интересуют, например, правила техники безопасности при работе с электромоторами. Нажмешь соответствующую кнопку — мелькают алюминиевые лепестки и замирают в тот момент, когда за стеклом появляются правила техники безопасности.

Впрочем, сам электровоз заботливо оберегает слесарей от несчастного случая. Здесь ведь много высоковольтной аппаратуры. Напряжение в 3 тысячи вольт — дело серьезное, и на электровозе немало крышек, на которых изображены перекрещивающиеся молнии и стоит красноречивая надпись: «Смертельно!»

Однако если рассеянный слесарь попытается снять

такую крышку в тот момент, когда электровоз находится под током, то немедленно сработает автоматика, и «пантограф», касающийся контактного провода, сразу же отключится. Несчастья не произойдет.

Вот в бригаду пришел новичок. Предположим, что это не выпускник профтехучилища, уже имеющий соответствующий квалификационный разряд, а совсем еще «зеленый» парень, не имеющий пока настоящего представления о своей будущей профессии.

Его ставят в любую группу — туда, где сию минуту нужен человек. Сначала он совсем беспомощен, по каждому пустяку обращается к слесарю-наставнику. Но дни бегут. Через месяц новичку присваивают первый, а то и второй квалификационный разряд. Человек начинает ориентироваться в работе. Да и заработок его становится твердым — свои 100 рублей в месяц он теперь регулярно получает. Приходит время окончательной специализации.

Новичка переводят в другую группу — теперь уже с твердым разрядом. Через месяца-полтора — в третью группу. Теперь человек имеет профессию слесаря по ремонту электровозов и может работать в любой из групп. Ему дают возможность хорошенько подумать и выбрать окончательно, какая группа нравится ему больше всего Ведь когда работа по вкусу, то и человеку интереснее и для дела полезнее. Словом, через несколько лет из новичка получается слесарь пятого или шестого разряда, в совершенстве знающий все работы по своей группе, но который может в случае нужды помочь товарищу.

Мы уже говорили о том, что нередко слесари по ремонту электровозов со временем становятся машинистами. Но это вовсе не означает, что быть машинистом гораздо лучше, чем слесарем. Это зависит

от натуры человека, от склада характера. Ведь электровоз — это очень сложная и интересная машина. Покажи человеку неискушенному электрическую схему современного электровоза — и ты многое поймешь по тому, как человек будет реагировать. Один в ужасе замашет руками: «Нет, нет!.. В этом разобраться попросту невозможно!» Другой станет внимательно прослеживать электрические цепи, восхищаясь остроумием создателей машины.

На самом же деле все здесь не так уж сложно.

На электровозе установлены шесть тяговых двигателей, по 700 киловатт каждый. Вначале, когда электровоз должен тронуться с места, все двигатели соединены последовательно, да к ним еще добавлены специальные пусковые сопротивления. Ведь когда вал двигателя еще не вращается, электрическое сопротивление очень мало. Затем, по мере того как увеличиваются обороты, отключаются пусковые сопротивления, двигатели переключаются на две параллельные ветви по три мотора. На каждый двигатель из подводимого напряжения в 3 тысячи вольт ложится сперва по 500 вольт, затем по тысяче и, наконец, по полторы тысячи вольт.

Чтобы обеспечить безопасность людей, в кабину электровоза подведено напряжение лишь в 50 вольт. Под этим напряжением находятся все приборы, которые управляют электровозом. Напряжение имеет как бы две ступени. При помощи низковольтной аппаратуры локомотивная бригада воздействует на высоковольтную.

Зная этот общий принцип, не так уж трудно разобраться во всей паутине проводов, во множестве ре-

ле и прочих приборов. А новое возникает при каждом ремонте, скучать слесарю не приходится.

Для того чтобы приобрести квалификацию слесаря по ремонту электровозов, надежнее всего окончить профессионально-техническое училище. Училища эти имеются во многих крупных городах.

Учиться на эту профессию принимают только юношей, имеющих подготовку в объеме восьми классов средней школы (с десятилетним образованием принимают еще охотнее). Можно поступить в ученичество и непосредственно на производство, но такой путь вряд ли можно особенно рекомендовать. Обучение в этом случае займет не менее года, а подготовка будет, как правило, значительно менее основательной, чем в ГПТУ, где срок обучения равен двум годам. На втором году обучения курсанты профтехучилищ проходят практику в локомотивных депо.

Не так просто привести здесь цифры, характеризующие заработок слесарей по ремонту электровозов. Ведь он зависит от многих причин — от разряда рабочего, от слаженности и организованности людей в бригаде, а также от качества ремонта. Причем качество проявляется... самим электровозом. После ремонта ведется строгий учет каждому километру пробега отремонтированной бригадой машины. И за каждый лишний километр межремонтного пробега слесари по ремонту получают премию. Естественно, чем выше качество ремонта, тем больше будет и этих безаварийных километров. Обычно новичок — рабочий первого или второго разряда зарабатывает 100—120 рублей в месяц. Опытный слесарь, имеющий пятый или шестой разряд получает вместе с премиальными начислениями 160—180 рублей в месяц.

Слесарь по ремонту тепловозов

В работе слесаря по ремонту электровозов и слесаря по ремонту тепловозов очень много общего. Пожалуй, даже больше, чем может показаться на первый взгляд. Ведь это широко распространенное заблуждение, будто электровоз приводится в движение электромотором, а тепловоз — двигателем внутреннего сгорания. На самом же деле и тот и другой движутся от тяговых электромоторов. Только энергия для этих электромоторов электровозу доставляется по проводам контактной сети, а на тепловозе ее вырабатывает собственная дизельная электростанция. Стало быть, при ремонте здесь слесарям приходится дополнительно обслуживать еще и эту электростанцию.

Слесари по ремонту тепловозов объединены в комплексные бригады. Причем каждая бригада (как это мы видели и на ремонте электровозов) также делится на три группы рабочих.

Первая группа — дизелисты. Они занимаются проверкой и ремонтом дизелей — двигателей внутреннего сгорания, приводящих в движение собственную электростанцию тепловоза. Вторая группа — электрики. На них лежит обслуживание самой электростанции, главного генератора, имеющего напряжение до 900 вольт. Третья группа слесарей — топливники. Кроме обслуживания систем питания дизелей топливом, на них лежит обязанность держать в полном порядке многие «мелочи». Они следят за состоянием электрической передачи, пневматических устройств, управляющих тормозами, за различными реле и т. п.

Переход из группы в группу не практикуется. Слесарь работает и совершенствуется в той группе, в которой он начал обучаться своей профессии.

Тепловозы используются, как правило, лишь на неэлектрифицированных линиях, — экономически они значительно менее выгодны, чем электровозы. В частности, на Московском железнодорожном узле, где все линии электрифицированы, тепловозы ведут лишь маневровые работы — формирование поездов, передвижение составов с одного пути на другой и тому подобное. Скорость электровозов достигает 160 километров в час. Тепловозы же могут передвигаться со скоростью 80—100 километров в час. Максимальная мощность тепловозов в два-четыре раза меньше, чем мощность электровозов.

Сроки и формы обучения, а также размер заработной платы слесарей по ремонту тепловозов примерно такие же, как и для слесарей по ремонту электровозов.

Машинист электровоза. Помощник машиниста электровоза

Советским инженерам впервые в мире удалось создать автомашиниста, который управляет поездом без помощи человека. Автомашинист довольно плавно, не причиняя беспокойства пассажирам, изменяет скорость поезда, останавливает состав на станциях с точностью до пяти метров (в метро, где платформы имеют более ограниченную длину, автомат еще более точен — допуск сокращен до метра).

Роль человека на таких поездах сводится к включению автоматической системы, и лишь в случаях ее неисправности машинист берет управление на себя. Первые автомашинисты уже работают в метро и в электропоездах клинского направления. Однако это пока пробные, экспериментальные поезда.

Давай совершим поездку на электровозе от Москвы до Рязани и обратно рядом с обыкновенным машинистом. Конечно, для нас с тобой специально «гонять» электровоз на 400 километров не станут. Мы примем участие в обычном рейсе — потащим за собой пассажирский поезд. Быть может, так мы даже лучше почувствуем, что представляет собой работа машиниста и помощника. Насколько она интересна и стоит ли о ней мечтать?

Наверное, у каждого мальчишки в каком-то возрасте была такая мечта: «Мама, я буду машинистом на поезде и буду кататься много-много...» У кого в четыре года, у кого в пять или шесть лет наступает этот «машинистский» период жизни. А у иных он продолжается всю жизнь, и они действительно делаются машинистами или помощниками машиниста. Давай же посмотрим, что это за работа.

Прежде всего нам придется получить у заместителя начальника локомотивного депо письменное разрешение на поездку. Посторонним лицам находиться в кабине электровоза, тянущего пассажирский поезд, строжайше запрещено.

Но вот все формальности, наконец, завершены, мы приходим в депо, предъявляем свое разрешение диспетчеру, нас знакомят с машинистом, который с нами поедет, и машинист приглашает нас в кабину электровоза. Мы с интересом осматриваем кабину.

Всю ширину занимает пульт управления — большой стол со множеством приборов. Как это обычно бывает, сначала кажется, что приборов очень много и просто невозможно запомнить их названия и назначение. Потом мы постепенно к ним привыкаем, и нам начинает казаться, что управиться со всеми этими приборами не составляет никакого труда. По-

жалуй, это представление еще более обманчиво, чем наше первое впечатление о невероятной сложности.

Машинист быстро показывает нам главные средства управления. Красные ручки справа — это тормоза. Отдельно — для того чтобы затормозить только локомотив, и отдельно — для торможения всего состава вместе с локомотивом. Небольшая хромированная рукоятка — реверс. Ведь электровоз развернуться не может. Он совершенно одинаково может двигаться как вперед, так и назад. Реверсом меняется направление тока в обмотках двигателей, отчего меняется и направление движения локомотива. А чтобы электровозом было удобнее управлять, сзади имеется вторая кабина управления — точно такая же, как и первая. Собственно, любую из них можно с одинаковым правом назвать передней. Это название будет чисто условным.

Пожалуй, самая заметная деталь на пульте управления — это большой «руль». Собственно, та самая шоферская баранка, какую мы с тобой видели в легковой машине. Но зачем она здесь? Ведь сворачивать в сторону от рельсов электровозу вроде бы ни к чему? Крушение будет.

Конечно, это не руль. Это контроллер — главный орган управления. Контроллером плавно меняется мощность тяговых электромоторов, а следовательно, и скорость движения поезда.

Правда, здесь контроллер не совсем такой, как в вагоне метро или в трамвае. Здесь у него не три фиксированных положения, а множество. Причем, поскольку существует оптимальная — самая выгодная — скорость передвижения контроллера, контроллер выдерживает эту скорость сам. Машинист как бы только задает программу передвижения контроллера.

Он сразу поворачивает свою баранку на нужный угол, а контроллер затем сам передвигает с нужной скоростью до того же положения, в которое передвинуто управляющее колесо.

Но наш состав уже ждет нас у перрона. До отправления поезда остается всего лишь полчаса. Электровоз вытягивают из депо. Машинист и помощник в последний раз проходят по узким коридорчикам электровоза и что-то там проверяют. Мы готовы идти, цепляться к составу.

И вот ровно за 25 минут до отправления поезда машинист и помощник машиниста занимают свои места в кабине. Для «лишних» людей здесь место не предусмотрено, и мы с тобой постараемся не мешать.

Впереди на невысоком столбике, стоящем около стрелки, загорается белая лампочка.

— Белый, — негромко произносит помощник.

— Белый, — откликается машинист, чуточку поворачивает колесо контроллера, и электровоз плавно сдвигается с места.

— Наша стрелка, — говорит помощник.

— Стрелка наша, — снова откликается машинист, и электровоз тихонько постукивает на стрелке.

Определять «наша» стрелка или «не наша» приходится голько во время маневров. «Нашей» называется та стрелка, которая переведена правильно, находится в нужном нам положении. Когда электровоз тащит пассажирский поезд, бригаде некогда будет следить за положением стрелок, да и скорость этого не позволит.

Мы тихонько подкатываем к голове поезда. До его отправления еще минут пятнадцать. Помощник проверяет, насколько надежно сцепился локомотив с первым вагоном — за эту сцепку отвечаем мы, — за

тем контролируется действие тормозов. Впрочем, окончательную проверку тормозов мы будем проводить на ходу поезда.

По мере того как бегут последние минуты перед отправлением, нарастает невидимое напряжение в кабине. Машинист и помощник чем-то неуловимо напоминают бегунов перед стартом. И хотя все повторяется почти ежедневно, к этому состоянию, видимо, невозможно привыкнуть. Люди взволнованы и даже не пытаются этого скрыть.

По расписанию наш поезд отправляется из Москвы в десять часов десять минут утра. Сейчас остается полминуты. Помощник опускает со своей стороны стекло кабины и оглядывает перрон.

Перрон заметно опустел, — проводники вагонов знают дело. Пассажиры расположились на своих местах, провожающие стоят неподалеку от вагонных окон. Можно трогать. Но хотя мы уже «опаздываем» на целых десять секунд, наш поезд все еще задерживают. Наконец раздается обрадованный голос помощника:

— Зеленый!

— Зеленый... — отвечает машинист и тихонько сдвигает вправо колесо контроллера.

Наш электровоз сдвигается с места. Совсем не так, как это было, когда мы отходили от локомотивного депо, — все-таки 15 пассажирских вагонов не пустяк... Медленно, едва заметно начинает уплывать назад заснеженный перрон вокзала.

Пощелкивают под колесами стрелки, сдвинулась вправо стрелка указателя скорости. 15, 20, 25 километров в час. Помощник рассматривает лежащее перед ним расписание движения и оглашает первый «ориентир»:

— Москва-Товарная десять пятнадцать...

А затем продолжает называть вслух вспыхивающие перед ним световые сигналы:

— Желтый... Желтый с зеленым... Зеленый... Переезд свободен...

А машинист повторяет за ним, как эхо:

— Желтый... Желтый с зеленым... Зеленый...

Мы вспоминаем то, о чем нас предупреждали перед поездкой: каждый находящийся в кабине тоже обязан повторять все сигналы, какие видит. Даже молчать и любоваться окружающей природой, как говорится, не имеем права. И мы тоже повторяем:

— Желтый, зеленый...

Внезапно мы замечаем, что сигналы повторяем не только мы. Наверху, под самым потолком кабины, висит маленький металлический светофорик. На нем тоже вспыхивают все те сигналы, которые нам встречаются и относятся к нам. Нет, не мы его включаем. Он сам «видит» сигналы. Впрочем, даже и не «видит». Если сигнал находится где-то за поворотом или чем-то загорожен, на нашем маленьком светофорике он все равно загорается. Светофорик улавливает электрические импульсы, которые передаются по рельсам. Автомат записывает на особой бумажной скоростемерной ленте все сигналы, которые мы проехали, какая скорость была у нашего электровоза на любом участке пути, записывает каждое действие машиниста. И даже если машинист бездействовал, но обязан был что-то сделать, автомат это тоже записывает.

Например, поезд приближается к красному сигналу светофора. Двигаться дальше опасно. Если машинист не затормозит и не остановит состав, то поезд остановится сам. Мало ли почему не отреагировал

машинист. В конце концов с живым человеком всякое может случиться. Хотя, чтобы исключить по возможности «всякое», машиниста перед каждой поездкой внимательно осматривает врач, измеряет кровяное давление и особым распоряжением допускает его к рейсу. Но здесь ни малейшего элемента риска допускать нельзя. За спиной машиниста сотни человеческих жизней. А дороже человеческой жизни нет ничего на свете.

Итак, если машинист не заметит красного сигнала, поезд остановится сам. Несчастья не произойдет. Но хорошо ли это? Пожалуй, нет. Все-таки поездом должен управлять человек, а не бездумные автоматы.

Поэтому на деле все происходит иначе. Машинист видит красный сигнал светофора и берет управление поездом на себя. Он нажимает специальную рукоятку, которая называется «рукояткой безопасности», и отключает автоматику. Теперь поезд сам не остановится. Человек способен к более глубокому анализу обстановки и может поступить разумнее, чем любые автоматы. Конечно, все действия машиниста, все сигналы светофоров — словом, все, что произошло и произойдет с поездом, записывается на скоростемерную ленту.

Наш поезд, деловито постукивая на стыках, убегает все дальше от Москвы. Мелькают знакомые названия подмосковных городков и дачных поселков: Люберцы, Быково, Ильинское, Раменское... Пассажирский поезд пропущен в интервал между пригородными поездами, поэтому «гнать» нам сейчес не имеет никакого смысла. Нагоним электричку, идущую впереди нас, — придется тормозить. Истратим лишнюю электроэнергию — потеряем часть премии за экономию. Поэтому наш машинист движет поезд чаще всего «нака-

том» — по инерции, с выключенным контроллером. Мы идем, видимо, точно так, как надо. Впереди на наших глазах желтые сигналы сменяются зелеными.

Впрочем, мы, несмотря на более чем скромную скорость, не выходим из графика движения. Ведь график составлялся, исходя из реально существующих на линии условий. Но вот мелькнул за стеклами город Голутвин — последний пункт, до которого добираются пригородные электропоезда, — мы вырываемся на «оперативный простор».

— Давай, Володя, на две с половиной минуты опаздываем! — говорит помощник.

Машинист резко поворачивает контроллер вправо. Стрелка указателя скорости медленно ползет вверх. Вот она уже около цифры «80», вот нерешительно покачивается около ста и снова ползет вверх.

Скорость уже 120 километров в час. В кабине тряска, пожалуй, даже уменьшилась — неровности пути сглаживаются скоростью. И вообще, когда смотришь вперед, скорость не особенно чувствуется. Чтобы ощутить ее в полной мере, надо посмотреть в сторону — тогда заметишь, как быстро проносятся мимо деревья и столбы подвесной электросети. Еще лучше опустить окно и глянуть назад вдоль поезда. У хвостовых вагонов поднимается пелена снежного тумана.

Помощник так и делает — опускает окно и рассматривает состав. Впрочем, это вовсе не для развлечения. Каждые несколько минут помощник докладывает машинисту:

— По поезду все в порядке!

Это значит, что исправна сцепка, что нигде не видно горящей буксы или иной неисправности.

То и дело наш поезд осматривается. Внимательно

наблюдают за ним дежурные на переездах. При расхождении со всеми встречными поездами наш машинист берет в руки телефонную трубку радиостанции и вызывает встречный:

— Тридцать третий!.. У вас без замечаний. Все хорошо, счастливого пути!

И мы слышим в ответ хрипловатый, слегка измененный репродуктором ответ:

— У вас тоже все в порядке. Желаем всего хорошего, счастливо доехать!

Значит, машинист встречного поезда тоже не обнаружил у нас никаких неисправностей.

А поезд наш летит и летит. Несутся навстречу зеленые огоньки светофоров, и звучат голоса машиниста и помощника:

— Зеленый повторительный!.. Токораздел!..

— Зеленый повторительный!.. Токораздел!..

Токораздел — это то место, где подвесная электросеть, получавшая питание от одной тяговой подстанции, переходит на питание от другой.

— Минуту нагнали... — Это слышится голос помощника. — Давай, Володя, давай...

Всего лишь одну минуту опоздания нагнали! Ну, ничего... Нагоним и остальные! Но в это мгновение далеко впереди вспыхивает неприятный для нас желтый глазок светофора. Машинист мгновенно сдвигает контроллер влево, готовится тормозить.

А тормозить так не хочется!.. Вот желтый свет сменяется зеленым. Снова вперед. И во всей фигуре машиниста напряжение. Нагоню или не нагоню?..

За приход точно по графику и машинист и помощник получают премию — десятипроцентную надбавку к заработку за данный рейс. Это, конечно, соблазнительно — получить премию. И все-таки премия — это

не самое главное. Больше всего бригаду подгоняет трудно объяснимый спортивный азарт, увлечение скоростью, борьба со временем, гонка с минутной стрелкой, та гонка, которая и сообщает работе машиниста романтику и увлеченность.

Наш поезд снова рвется вперед. Но вот впереди опять желтый свет светофора, а затем вспыхивает и красный. Поезд останавливается в заснеженном поле. Помощник снимает трубку радиостанции и огорченным голосом вызывает диспетчера.

Диспетчер в ответ на раздраженный вопрос: «Сто шестьдесят восьмой, думаете в график входить?» — отвечает что-то невнятное. У него там где-то затор на дороге, и его заботы гораздо серьезнее, чем наши пять минут опоздания. Ну, «улыбнулась» премия нашей локомотивной бригаде, только и всего. Никакие иные неприятности машинисту не грозят. Скоростемерная лента аккуратно записала все его действия, все сигналы светофоров, все, что с нами произошло. Да машинист не очень-то и горюет о потерянных копейках. Ему досадно, что он проиграл гонку со временем. И теперь уже ничего нельзя сделать. Можно только «отыграться» в следующем рейсе. Уж там он своего не упустит!

Наш поезд прибывает на станцию «Рязань-вторая» с опозданием на две минуты. Видимо, на эти две минуты будет сокращена стоянка поезда. Мы отцепляемся от состава (сменяющий нас электровоз уже стоит наготове) и тихонько отъезжаем в депо.

Здесь мы тщательно осматриваем электровоз. О малейшей неисправности делается особая запись в специальном журнале. Ну вот... Теперь мы свободны целых четыре часа. Через четыре часа мы подце-

пимся к другому пассажирскому поезду, направляющемуся в Москву, и отправимся в обратный путь.

Но не думай, что нам придется уныло ждать своей очереди или бесцельно шататься по городу. Ведь хорошо работать может лишь тот машинист, который хорошо отдохнул. И управление дороги принимает специальные меры, чтобы локомотивные бригады как следует отдыхали.

Рядом с депо расположена отличная гостиница для машинистов и помощников. Конечно, все здесь (кроме горячего обеда) совершенно бесплатно. Машинисты принимают горячий душ, переодеваются в чистые пижамы и неторопливо спускаются в столовую. Отыскивают за столиком друзей, подсаживаются, обедают вместе. Приятно машинисту поговорить с машинистом не по радио, а сидя за одним столом.

Но вот съеден обед, выкурена «тихая» послеобеденная сигарета. Пора по постелям. Сейчас день? Неважно. До выезда всего три часа? Тоже неважно. Отдыхать надо как следует — спать в часы отдыха и не дремать на работе. И нечего беспокоиться, что проспишь. Особые дежурные осторожно разбудят тебя, когда будет нужно.

Казалось бы, чего еще нужно? «Райская» жизнь... Работа интересная, живая. Платят за нее (мы еще вернемся к этому) отлично. А вот, поди ж ты, не каждому нравится такая работа и такая жизнь. Нужен для нее, оказывается, особый склад души, особый характер. В чем же дело?

А дело главным образом в том, что движение на железных дорогах не прекращается никогда. Ни в жару, ни в сорокаградусные морозы. Ни в пургу, ни в метель. Ни днем, ни ночью. И ни в праздники, ни в будни. Никогда!

Вот приближается Новый год. В автобусах, в метро, даже прямо на улицах крепко пахнет новогодними елками. Над головами вздымаются пакеты с подарками — не помять бы. Вокруг улыбаются люди. Ты слышишь дразнящие обрывки разговоров:

— Вы где встречаете?

— О, у нас такая компания чудесная! Мы уже сколько лет вместе встречаем.

А у тебя тоже есть друзья, которые были бы тебе рады. Есть уже, быть может, и дети, для которых куплена душистая красивая елка. Есть семья, с которой — так уж получилось — ты за последние годы не провел ни одного праздника. И этот Новый год тебе тоже предстоит встречать в кабине электровоза.

— Зеленый предупредительный, — скажет помощник, — с Новым годом!

— Зеленый предупредительный, — ответишь ты, — и тебя, Вася, с Новым годом!

Вот и все. И дальше — в морозную, темную ночь. Все тем же привычным путем: Бронницы, Конобеево, Воскресенск, Голутвин. Или — Кусково, Фрязево, Петушки, Владимир... Куда попадешь.

Вот, для того чтобы не «запыть»: «Что, мол, я-то разве не человек? Я тоже хочу!» — вот для этого и нужен особый склад души, особый, твердый характер. Ведь не каждый умеет сказать себе «нужно» и больше уж не переживать, больше не мучиться, быть ясным, веселым и внимательным. А машинист должен это уметь. Иначе не будет его труд радостным и интересным. Все будет казаться, что где-то, в другом месте, там, куда ты не сумел попасть, вот там-то и происходит самое хорошее, самое главное. А ведь нельзя жить, чувствуя себя где-то за стенкой от жизни, где-то в стороне от

нее. Вот и проверь себя — сумеешь или нет. А тогда и решай. Потому что и сейчас есть такие машинисты, которые считают, что ошиблись, что «погубили» свою жизнь, такие, которых только высокая зарплата удерживает. Смотри, не окажись среди них!

Ну, а уж если ты решил твердо, если ты уверен, что трудности тебя не испугают, тогда давай говорить о той дороге, которая ведет в машинисты. Дорога вроде бы и не такая уж трудная, однако машинистами удается стать не каждому из тех, кто об этой профессии мечтает.

Конечно, здесь необходимо отличное здоровье. Имеются в виду не только великолепное зрение и тонкий слух, но и общее состояние организма. Человек, который внезапно может почувствовать себя плохо: например, упасть в обморок, потерять на несколько секунд сознание, в машинисты, бесспорно, не годится. Нужно, чтобы в человеке сочетались такие нравственные качества, которые в отдельности встречаются, быть может, и не так уж редко, но вместе уживаются не всегда. Например, смелость, решительность и осторожность. Или уверенность в себе вместе с отвращением к неоправданному риску.

Все эти качества вряд ли смогла бы выявить даже очень авторитетная медицинская комиссия. Проверить, годится ли человек в машинисты, может только опыт, и притом опыт не одного дня. Как же тут быть? Доверить человеку пассажирский поезд с тысячей человеческих жизней или хотя бы товарный с тысячей тонн ценных грузов и посмотреть, устроит человек крушение или нет? Такой эксперимент обошелся бы, пожалуй, слишком дорого.

Естественно, так не поступают. Поступают иначе. И должен тебя предупредить, что в стране пока не

существует училищ, в которых готовили бы машинистов электровозов или тепловозов.

Даже если бы машинистом захотел стать инженер — человек, окончивший институт инженеров транспорта, изучивший электровоз как свои пять пальцев, его бы, представь себе, в машинисты тоже сразу не приняли бы.

Ну, а как быть тому, кто даже железнодорожного техникума не окончил? У кого за плечами всего восемь или десять классов средней школы? Тому можно мечтать о профессии машиниста?

Собственно, мечтать о любой профессии можно, как ты знаешь, любому. И мечты о профессии машиниста для сегодняшнего школьника вполне реальны.

По существующим на железнодорожном транспорте правилам к экзаменам на звание машиниста электровоза допускаются люди, проработавшие определенный срок и отъездившие определенное расстояние помощниками машинистов. Здесь постепенно, изо дня в день проверяется человек — «потянет» или не «потянет»? Причем стаж помощника требуется от разных людей не одинаковый.

Инженеру, чтобы быть допущенным к экзаменам, достаточно «наездить» помощником всего 6 тысяч километров. Такой стаж можно приобрести за два, много — три месяца работы.

От дипломированного техника потребуется вчетверо больше — 24 тысячи километров. Столько, если повезет, можно наездить за год. А тебе, если ты сейчас кончаешь среднюю школу или восьмой класс этой школы, придется объехать весь земной шар по экватору, да еще добавить кусочек, примерно равный расстоянию от Москвы да Владивостока. 48 тысяч километров помощником — вот какой стаж от тебя

потребуется. Проехать столько можно за два-три года. Но, как правило, люди задерживаются в помощниках подольше. А иные вообще оказываются непригодными для работы машиниста и навсегда остаются помощниками. Надо заметить, что это вовсе не трагедия. Работа помощника значительно легче, ответственность меньше, а заработок помощника отличается от заработка машиниста не так уж значительно.

С чего следует начинать?

Можно поступить в городское профессионально-техническое училище железнодорожного транспорта, которые имеются во многих городах страны. В таких училищах есть отделения, готовящие помощников машинистов. Кстати, программа этих отделений рассчитана таким образом, что учащиеся проходят довольно серьезную практику слесарей по ремонту локомотивов. Так что у каждого выпускника имеется в запасе еще и «резервная» профессия, в которой можно сравнительно быстро квалифицироваться.

На эти отделения училищ принимаются юноши, окончившие восемь или десять классов средней школы. Срок обучения в училище два года. Ну, а дальше... Дальше, как ты, видимо, уже понял, очень много зависит от тебя самого.

Привести здесь хотя бы относительно точные цифры заработка машинистов и помощников машинистов трудно. На транспорте существует довольно сложная премиальная система оплаты труда локомотивных бригад. Люди получают почасовую ставку, надбавки за работу по графику, за нагон имеющегося опоздания, за экономию электроэнергии, тринадцатую зарплату в конце года за рентабельность, особые доплаты за нередко случающуюся переработку часов.

Для приблизительной ориентировки можно руководствоваться такими цифрами: помощник машиниста — 170—180 рублей в месяц, машинист — 220—230 рублей. Хотя реальные размеры заработка могут быть и значительно выше.

Ты познакомился с работой путейцев и локомотивщиков. Теперь на очереди профессия движенцев — так называют работников службы движения.

Быть может, это звучит несколько парадоксально, но сами движенцы народ довольно неподвижный. Они обеспечивают движение.

Куда же нам идти, чтобы познакомиться с этими профессиями?

Вероятно, тебе приходилось совершать дальние поездки по железной дороге (мало в наше время людей, которым таких поездок совершать не приходилось). Быть может, когда ты подъезжал к большому городу или к крупному железнодорожному узлу, то обратил внимание на особую железнодорожную станцию, мимо которой дальний пассажирский поезд всегда проходит без остановки. Станция эта, как правило, называется так же, как и город, возле которого она расположена, но к названию города добавлено еще какое-нибудь прилагательное: «товарная», «сортировочная», «грузовая» или что-нибудь в этом роде.

Вот здесь и работают движенцы.

На всякую большую станцию — например, в Москву — ежедневно прибывают десятки, а то и сотни товарных поездов. Бывают, конечно, несложные случаи, когда, скажем, в Москву прибывает поезд с фруктами. Тут все ясно — нужно отвести этот поезд куда-нибудь на запасный путь, разгрузить и развезти груз по столичным магазинам. Может прибыть

в Москву и какой-то поезд со срочным грузом для Владивостока. Все такие поезда, сформированные на станции отправления и адресованные на одну станцию назначения, называются «маршрутами». В пути они никакой обработке не подвергаются — знай меняй локомотивные бригады, пока поезд не доберется до места назначения.

Но гораздо чаще дело обстоит много сложнее. Прибыл, например, ночью в Москву с юга большой товарный состав — 120 вагонов. Представь себе, что ты уже железнодорожник, шагаешь с фонарем вдоль этих 120 вагонов, читаешь на дверцах вагонов станции назначения — и тоска тебя берет. Что делать с этим поездом? Как разослать вагоны по назначению?

В 12 вагонах похрюкивают свиньи. Этих пассажиров надо срочно доставить на Московский мясокомбинат. Пять вагонов пойдут в Вышний Волочек и в Ленинград — эти надо перегнать на Октябрьскую дорогу. Два вагона отправятся в Ярославль, три — в Иваново, четыре — в Ригу, одиннадцать — в Саратов, восемь — в Горький, один — до станции Тайга, два — в Дрогобыч, три — в Брянск...

И ведь поезда всего из трех вагонов не составишь, каждому надо подобрать вагоны-попутчики, сортировать, перетасовывать, перецеплять...

Вот в этой-то сортировке и заключается работа движенцев. Работа живая, интересная, боевая. Проходит она на сортировочных товарных станциях, которые железнодорожники образно называют «фабриками поездов».

Это не такое уж преувеличение. На любую московскую сортировочную станцию в сутки приходит не 100 и не 200 вагонов, а тысяч семь-восемь. По-

ставленные на один путь, они образовали бы поезд длиною километров полтораста. И вот несколько десятков человек — весь штат грузовой станции — спокойно, без особенной горячки и спешки со всем этим невообразимым количеством вагонов справляется: сортирует, подбирает, перетасовывает, создает новые маршруты. И ведь ни один поезд не похож на другой, каждый раз надо что-то придумывать, комбинировать, изыскивать свободные пути, свободные места. Да не запутаться, а запутаться в десятках станций назначения разных дорог, разных грузов пара пустяков! Словом, действительно, настоящая «фабрика поездов»!

Давай же с тобой отправимся на одну из крупных сортировочных станций и посмотрим, как там работают люди. Все начинается с того, что в кабине дежурного по станции звонит телефон. Дежурному сообщают, что несколько минут назад к нему вышел товарный поезд. Вагонов — столько-то, груз — примерно такой-то... Готовьтесь к встрече.

И люди готовятся встречать поезд.

Конторщик сортировочной станции

Прямо при въезде на станцию, у самых железнодорожных путей, стоит небольшой деревянный домик очень уютного, но совсем не романтического вида. Это контора товарной станции, место, где работают конторщики.

Казалось бы, зачем тут конторщики? Живое дело — грузы, вагоны, быстрые поезда... и всякие скучные бумажки.

Без строжайшего учета, без дисциплины работа

принципу «все равно куда, лишь бы скорее отправить», не ускоряет дела, а запутывает его и в конечном итоге безнадежно затягивает. «Торопись медленно», — говорили древние римляне, и правильно говорили. На ералаше еще никто ни одной минуты не выиграл.

Были в старину такие шуточные стихи о железнодорожном транспорте:

За это время выросли заводы...
Но не дошел по адресу багаж,
Отправленный еще в былые годы
Со станции «Великий Ералаш»...

Впрочем, все споры на тему: «Стоит ли тратить время на то, чтобы наводить порядок?» — теряют всякий смысл, когда люди начинают постигать несложную истину (которую, увы, и в наше время не все постигли). А именно на наведение порядка времени не тратится! На наведении порядка время экономится. Поэтому не стоит размышлять, что лучше — иногда «случайно» загнать груженый вагон во Владивосток вместо Ленинграда или держать на товарной станции бригаду конторщиков? Тем более что конторщики там уже есть.

Чем именно загружены вагоны поезда и что находится внутри контейнеров, стоящих на платформах, снаружи обычно не видно. На каждый вагон и на каждый контейнер имеется сопровождающий его документ. Все документы связаны в увесистую пачку, и хранится эта пачка у помощника машиниста.

В том месте, где останавливается локомотив товарного поезда, рядом с рельсами сделан небольшой деревянный бункер, или попросту ящик. Помощник

машиниста забрасывает пачку с документами в бункер. Теперь локомотивная бригада вместе со своим локомотивом может отправляться в депо. Она свое дело сделала.

Из деревянного домика выходит конторщик, забирает пачку с документами и уносит в дом. Начинается работа конторщиков.

Конторщики составляют в нескольких экземплярах так называемый натурный лист поезда, или, как его здесь называют, «натурку». На «натурке» в ряд выписаны номера вагонов, вес груза, названы станция и дорога назначения. А также самое главное — номер пути, на который вагон надо загнать. Эти сведения поступают уже в другой листок — сортировочный. Опытные конторщики составляют «натурку» и сортировочный листок очень быстро. На длинный поезд они расходуют всего несколько минут.

Эта работа имеет огромное значение. И ты сейчас поймешь почему...

Но нам пора уходить из конторы товарной станции. За те пять минут, которые были потрачены на составление документов, к нашему поезду подцепили маневровый тепловоз, и поезд, лязгнув буферами, медленно движется к самому главному сооружению товарной станции — к распорядительному посту.

Мы прощаемся с конторщиками. Большинство их — девушки с образованием в объеме полной средней школы. Профессию они приобрели прямо здесь, на станции, попрактиковавшись около двух месяцев под руководством опытных конторщиков. Во время обучения они получали ученическую ставку — 50 рублей в месяц, а теперь конторщики зарабатывают уже от 85 до 90 рублей.

Сцепщики

Догоняя поезд, подтянувшийся к распорядительному посту, мы почувствовали, что бежать нам пришлось не по ровному месту, а в гору. Но это не случайный подъем. Мы с тобой поднялись на «сортировочную горку». Ведь при сортировке вагонов их чаще всего не толкают по путям тепловозами — слишком долго пришлось бы возиться. Вагоны разбегаются, спускаясь по специальной горке. Вот на эту самую горку мы с тобою и поднялись.

Распорядительный пост — это двухэтажное здание. В верхнем этаже размещаются все приборы, при помощи которых осуществляется сортировка, работают дежурные по горке и «горочные составители» — люди, руководящие сортировкой.

Нижний этаж — место, где в свободное время находятся сцепщики. Но сейчас у них время как раз «несвободное». На горку втянули только что прибывший поезд. И сцепщики, негромко перекликаясь, посвечивая переносными фонарями, работают возле остановившегося поезда.

Тут тебе, кстати, картинка, иллюстрирующая, как в наше время меняются профессии, а заодно и вопрос для очередной школьной викторины: «Что сцепляют железнодорожные сцепщики?»

Напрашивающийся ответ: «железнодорожные вагоны» или «вагоны с электровозом» — неправилен. На самом деле современные сцепщики вообще ничего ни с чем не сцепляют. На всех товарных вагонах (не говоря уже о пассажирских) работает «автосцепка». Каждые два вагона, пришедшие в близкое соприкосновение, автоматически сцепляются, да так крепко, что «насильно» их невозможно расцепить. Скорее по-

рвешь сам вагон. Сцепщики именно расцепляют вагоны. Эту работу нельзя доверять автоматам: а ну как расцепят поезд не там, где нужно!

И вот сцепщики, сверяясь с документами, составленными конторщиками, расцепляют поезд. Три вагона пойдут на Ярославль — их расцеплять между собою не нужно, но следует отделить их от следующих двух вагонов, направляющихся в Минск. Эти два вагона надо отделить от вагона, который пойдет в Калугу. И так далее.

Проходит всего несколько минут — и поезд расцеплен. Теперь вагоны можно сортировать.

Работа сцепщика несложна. Ей можно обучиться непосредственно на железнодорожной станции, постажировавшись в бригаде сцепщиков около двух месяцев.

Заработок сцепщиков зависит от количества обработанных вагонов и составляет в среднем около ста рублей в месяц.

Горочный составитель

Итак, состав расцеплен и подготовлен к сортировке. Перед горочным составителем, или, как его еще иначе называют, «горочным оператором», лежит заранее подготовленный натурный лист. Оператор без промедления может ответить, куда какой вагон будет отправлен. Для того чтобы исключить какую бы то ни было путаницу, горочный составитель, кроме натурного листа, имеет еще специально для него составленный конторщиками сортировочный листок. На этом листке уже только самое главное — место назначения данного вагона. Сбиться просто невозмож-

но. И все-таки, как их сортировать, эти самые вагоны? Какой вагон на какой путь направлять?

Давай на несколько минут станем за пульт, у которого работает горочный составитель. Пульт размещен в специальной башне, откуда сквозь огромные окна отлично видна вся панорама сортировочной станции.

На первый взгляд кажется, что в этом невообразимом хаосе путей и стрелок совершенно невозможно разобраться. Больше 20 путей, и всюду вагоны, вагоны, вагоны... Но на самом деле здесь существует строгий порядок, а сами пути вовсе не бессмысленный хаос рельсов и стрелок, а... замаскированная карта нашей страны.

Да, это именно карта, и горочный составитель видит здесь не просто рельсы, а города и республики Советского Союза.

Не веришь? Это легко проверить. Ну, скажи любой путь, хотя бы вон тот, и спроси горочного составителя, что это такое.

— Какой? — переспросит составитель. — Вон тот? Это пятнадцатый путь, Октябрьская железная дорога, Калинин, Вышний Волочек, Ленинград...

— А этот?

— Этот? Тринадцатый путь. Западная дорога. Ярцево, Орша, Минск, Брест...

Итак, на какой бы из путей ты ни указал, — у каждого из них своя «специальность». Есть тут, правда, и особые пути. Для взрывоопасных, особенно горючих или каких-либо иных грузов. Так или иначе, горочному составителю не приходится размышлять, куда адресовать тот или иной вагон.

И вот начинается сортировка. Маневровый тепловоз потихоньку подталкивает состав сзади, и с горки

начинает катиться вагон. В репродукторах, установленных на стрелочном и исполнительном постах (мы с тобой там еще побываем), звучит голос горочного составителя:

— Внимание!.. Начинаю роспуск вагонов... Шестой — один... — Это означает, что идущий с горки один вагон направляется на шестой путь. Вагон, раскатываясь все быстрее и быстрее, пощелкивает на стрелках, а вдогонку ему движутся еще два вагона.

— Одиннадцатый — два... Шестой... Осторожно — сталь погружена... Тринадцатый — три... Восьмой — два...

Все происходит четко и быстро. Бригада «растаскивает», как здесь говорят, до 4 тысяч вагонов за каждую рабочую смену. Правда, смена здесь длится не семь, а целых двенадцать часов, но на каждый вагон уходит в среднем всего несколько секунд. Перерыв между сортировками поездов, во время которого можно немного отдохнуть, составляет обычно всего одну-две минуты.

Зато после каждой рабочей смены составителю положены целые сутки отдыха, а после ночной смены — даже двое суток.

Горочных составителей готовят обычно здесь же, на товарной станции. Эту профессию осваивают, как правило, менее квалифицированные рабочие станции — операторы исполнительного поста, стрелочники тройниковой стрелки, башмачники, имеющие наиболее высокую общеобразовательную подготовку. Срок обучения профессии горочного составителя не превышает двух месяцев.

Заработок горочного составителя около 120—130 рублей в месяц; в зависимости от количества и качества проделанной работы.

Стрелочник тройниковой стрелки

Стрелочник... Фигура на железнодорожном транспорте не новая, многократно описанная в художественной литературе. Меховой тулуп, валенки, керосиновый фонарь да желтый флажок, свернутый в трубку. Если тебе представилось что-нибудь подобное, то, поверь, сегодня ты весьма далек от истины.

Проходит несколько секунд и от сортируемого состава отрывается вагон и начинает катиться с горки. Постукивает на стыках и движется все быстрее и быстрее... Если бы через каждый десяток секунд стрелочнику приходилось переводить тяжелую стрелку — и так двенадцать часов подряд, — то что это была бы за каторжная работа! Ни передохнуть, ни промедлить... К счастью, стрелочник тройниковой стрелки, работающий на сортировочной станции, ни по внешнему виду, ни по характеру работы ничего общего с классическим стрелочником в тулупе, ворочающим тяжелые рычаги, не имеет.

Наш стрелочник (на этой работе, кстати сказать, весьма успешно действуют женщины и девушки) сидит на особом посту, в специальном помещении, перед своим пультом. За оконным стеклом пробегают с горки вагоны, которые стрелочник буквально одним пальцем направляет по нужному направлению. Ставит переключатель в одно из трех фиксированных положений, стрелка автоматически переводится, вагон начинает двигаться по одному из трех путей.

Пост тройниковой стрелки, как ты, вероятно, догадался, — это промежуточный пост. Сразу направить вагон на один из путей сортировочной станции было бы затруднительно, слишком долго пришлось бы разыскивать нужные кнопки и переключатели среди

множества кнопок Поэтому все станционные пути разбиты как бы на три группы. В каждой группе — семь или восемь путей. Стрелочник слышит в репродукторе приказ горочного составителя направить вагон, скажем, на одиннадцатый путь. Это вторая группа, и стрелочник переводит переключатель во второе положение. Пятый путь — первая группа, двадцать первый — третья. И так далее.

В целом работа не трудная и не особенно сложная. Трудность в одном — ошибаться не рекомендуется. Если на нужный путь затешется «чужак» (так здесь называют вагон, который должен был быть на другом пути), то его немедленно загородят десятками вагонов. Вытащить его и перегнать куда следует будет очень трудно и займет массу времени. Так что ошибка или небрежность стрелочника может дорого обойтись всему коллективу станции.

Эту несложную профессию можно за две-три недели освоить здесь же, на производстве, постажировавшись под руководством опытного стрелочника. Смена стрелочника, как у большинства людей, работающих на станции, длится по двенадцати часов, с таким же количеством свободного времени — сутки после дневной и двое суток после ночной смены.

Зарабатывает стрелочник тройниковой стрелки от 90 до 100 рублей в месяц.

Оператор исполнительного поста

По узкой лестнице мы поднимаемся в башню и попадаем на исполнительный пост, где работают два человека — операторы исполнительного поста.

Их задача — направить вагон точно на тот путь,

на который он предназначен, доставить вагон по адресу.

Операторов двое. Один из них не очень загружен. Он сидит за особым столиком у микрофона и непосредственно связан с горочным составителем. Его задача уточнять указания составителя, если это потребуется, и подтормаживать вагоны. Второй сидит за операторским пультом и переключает стрелки, наблюдая в окно за бегом сортируемых вагонов. Его работа гораздо ответственнее и напряженнее; и поэтому, чтобы операторы меньше уставали, они через шесть часов, в середине смены, обязательно меняются местами.

Вагоны, как ты знаешь, катятся с горки, как детские салазки, — бесконтрольно. Но если салазки влетят в сугроб, то дело окончится смехом. В наихудшем случае — шишкой на лбу. Если же груженый железнодорожный вагон весом тонн в шестьдесят или более врежется в строй других груженых вагонов, то он может, мягко говоря, наломать много дров. Поэтому вагонам не дают катиться так, как им вздумается. На спуске с горки их вежливо притормаживают. И занимаются этим делом операторы исполнительного поста.

На каждом из трех путей, расходящихся от тройниковой стрелки, расположены особые замедлители. Когда вагон проходит по замедлителю, специальные металлические пластины буквально хватают вагон за колеса. Колеса зажимаются между пластинами, и ход вагона замедляется.

Здесь применено довольно остроумное устройство. Ведь чем тяжелее вагон или скатывающаяся с горки группа вагонов, тем значительнее инерция, которой

эти вагоны обладают, и тем большим должно быть тормозящее усилие.

Оператору исполнительного поста, включающему замедлители, задумываться над этими вопросами не приходится. Проходящий по замедлителю вагон сам регулирует тормозящее усилие. И чем вагон тяжелее, тем сильнее он нажимает на соответствующие рычаги, и тем сильнее сжимают пластины его колеса. Словом, вагон сам себя притормаживает и сам регулирует необходимую степень торможения.

Второй оператор поста сидит за пультом. Пульт представляет собою большой, чуть наклонный стол, на котором как бы начертан план всех путей товарной станции. Этот «чертеж» сделан из металлических пластин. Часть этих пластин неподвижна — ими обозначены рельсовые пути. Другие пластины могут поворачиваться и замыкаться то с одними, то с другими неподвижными пластинами. Так на пульте изображаются стрелки. С какой из неподвижных пластин соединится подвижная, по такому пути и покатится вагон. Правильность своих действий оператор может непосредственно контролировать. Глядя в окно, он ведь видит, как на самом деле движутся по путям вагоны на какие пути они выходят.

Здесь тоже нельзя ошибаться. Со стороны эта работа немного напоминает детскую игру. Но с игрой тут мало общего. Загнать куда-нибудь «чужака», а потом долгими маневрами его вытаскивать — перспектива малоприятная...

Операторов исполнительного поста готовят месяц-полтора прямо здесь, на товарной станции. Женщины не хуже (а иногда и лучше) мужчин справляются с этой работой. Заработок оператора составляет в среднем около 100 рублей в месяц.

Составитель поездов

На тех станциях, где сортировка вагонов и составление поездов ведется без помощи сортировочной горки, составитель должен руководить всеми, порою головоломными, маневрами локомотивов, которые могут понадобиться, чтобы собрать с разных путей вагоны одного маршрута и расставить их в нужном порядке.

На нашей же станции работа составителя значительно проще. Все вагоны определенного маршрута уже собраны на соответствующий путь горочным составителем. Составитель поездов здесь фактически только контролирует, правильно ли произведена эта работа.

Опытный взгляд составителя поездов проверяет каждый вагон: правильно ли произведена погрузка, не затесался ли в состав «чужак»? Ведь груз, направленный в Мурманск, может угодить куда-нибудь на Кавказ.

Под наблюдением составителя поездов рабочие соединяют рукава автотормозной системы — толстые шланги со штыковыми соединительными штуцерами. Ведь каждый вагон имеет свои отдельные тормоза, каждая колодка должна быть при торможении прижата к бандажу своего колеса, как только машинист в водительской кабине нажмет соответствующий рычаг. Один несоединенный штуцер — и половина состава, а то и весь состав пойдет с выключенными тормозами. Составитель добирается до конца поезда и сигналит машинисту — проверь тормоза! Если они сработают на последнем вагоне — значит, все в порядке и на всех промежуточных вагонах.

Составителей поездов готовят обычно из бывших стрелочников, сигналистов, башмачников, имеющих

среднее образование. Подготовка проходит здесь же, на сортировочной станции, и занимает около двух месяцев. Будущие составители поездов получают стипендию 50 рублей в месяц. После сдачи квалификационных экзаменов составитель поездов приступает к самостоятельной работе и зарабатывает от 130 до 150 рублей в месяц.

Проводник пассажирского вагона

Проводник — хозяин в вагоне. У него немало официальных обязанностей. Он отвечает за то, чтобы в вагоне всегда было идеально чисто (а поддерживать чистоту при вагонной тесноте не так уж просто), чтобы пассажиры удобно разместились, чтобы каждый получил комплект постельного белья, свой стакан горячего чаю и чтобы никто не проспал свою станцию. Но, кроме официальных обязанностей, у проводника есть еще и неофициальные. Выполнение их почти невозможно учесть, хотя они-то и представляются самыми главными, выполнить их не так-то просто.

Проводник вагона дальнего следования — одна из самых массовых профессий на нашем железнодорожном транспорте. 110 тысяч человек — вот сколько у нас сейчас проводников! А требуется их гораздо больше.

Каждый вагон, независимо от его класса и вместимости, обслуживают сейчас два проводника. Каждому из них приходится работать по двенадцати часов в сутки. Зато между рейсами проводники отгуливают всю накопившуюся переработку. Получается, что между рейсами каждый проводник получает нечто вроде каникул или маленького отпуска. Многих устраивает такой порядок.

Готовят проводников на специальных трех- или четырехмесячных курсах, организуемых при управлениях железных дорог. Принимают на такие курсы и иногородних. На московские курсы проводников принимаются жители городов и поселков, отстоящих от Москвы на расстоянии до 200 километров.

Чтобы попасть на курсы, иди в резерв проводников любого отделения любой дороги. Там ты получишь направление на учебу.

Курсанты во время обучения обеспечиваются стипендией. Заработная плата проводников пассажирских вагонов в зависимости от дальности и продолжительности рейсов колеблется в пределах от 110 до 130 рублей в месяц.

Разъездной билетный кассир

Ты, должно быть, не раз видел, как работает билетный кассир. Пассажир подходит к окошечку кассы. Просит два билета до Мелитополя в купейном вагоне на двадцатое число. «Обязательно одно нижнее место, — говорит пассажир, — со мной старушка-мать поедет... Если можно, пожалуйста...»

Кассир придвигает к себе микрофон. Прежде чем выдать билеты, ему надо связаться с главным диспетчером. У главного — все поезда, все места, все возможности распоряжаться продажей этих мест. Короткий разговор, и кассир отвечает пассажиру:

— Пожалуйста, на двадцатое... Вагон шесть, места одиннадцатое и двенадцатое. Одиннадцатое — нижнее, как вы просили. Приготовьте, пожалуйста... — и кассир называет сумму.

Всему этому ты, вероятно, не раз был свидетелем. Но, кроме кассиров, сидящих за окошечком, есть на

наших железных дорогах и другие кассиры. Работа у них беспокойная, но, думается, она гораздо интереснее. О такой работе тоже стоит подумать. Обучают разъездных билетных кассиров за несколько недель при службах пассажирских перевозок любой из наших железных дорог. Ученики, естественно, получают стипендию. А заработная плата разъездных кассиров зависит от выполнения производственно-финансового плана. Она меняется в пределах от 80 до 100 рублей в месяц. Ну и, конечно, кассиры пользуются всеми привилегиями железнодорожников. Бесплатным ежегодным проездом в любое место — только укажи это место на карте Советского Союза, форменной одеждой на льготных условиях и всем остальным, что предусмотрено специальными правилами для железнодорожников.

Мы рассказали в этой книжке далеко не обо всех профессиях железнодорожного транспорта, в такой небольшой книжке описать, пожалуй, и невозможно.

Но есть еще один вид транспорта, внешне очень похожий на железнодорожный. Работа на этом транспорте не связана с дальними поездками. Тем не менее это самое молодое средство передвижения в нашей стране и весьма совершенное и перспективное.

Возможно, ты уже догадался, что речь идет о метрополитене. Что ж, давай опустимся под землю и познакомимся с некоторыми из профессий городской подземной железной дороги.

Машинист поезда метрополитена. Помощник машиниста

В январе 1967 года большая группа работников старейшего в нашей стране Московского метрополите-

на имени В. И. Ленина была награждена орденами и медалями. А двум лучшим машинистам — Николаю Константиновичу Заломаеву и Алексею Михайловичу Белову — были вручены ордена Ленина.

На первый взгляд работа машиниста может показаться скучной и однообразной.

Одни и те же знакомые перегоны и станции, одни и те же заученные движения, четко произносимые слова. Никаких неожиданностей, никаких происшествий.

Знатный машинист, кавалер ордена Ленина Николай Константинович Заломаев работает на Московском метрополитене девятнадцатый год. Однако когда мы попросили его рассказать хотя бы об одном чрезвычайном происшествии, встретившемся в его практике за все эти годы, Николай Константинович задумался и ответил не сразу.

— Я помню только один случай, — смущенно сказал он. — Мой поезд пришел на станцию «Фрунзенская», я по привычке щелкнул кнопкой автоматического открытия дверей, а двери вдруг не открылись. Оказывается, кнопка «вылетела»...

— Ну и что же было дальше?

— Да что дальше... Помощник сразу схватил отвертку и начал снимать кнопку, а я побежал через два вагона в среднюю кабину и оттуда исправной кнопкой открыл двери. Пока мы доехали до следующей станции, «Спортивная», — а это около двух минут, — помощник уже успел сменить кнопку.

— И на сколько же минут вы опоздали на станцию «Спортивная»?

— Да ни на одну секунду мы не опоздали! На станцию пришли точно по графику. По-моему, никто из пассажиров даже не заметил нашего «происшествия». После этого случая конструкция кнопки бы-

ла изменена на более надежную, так что подобный случай в дальнейшем маловероятен.

Впрочем, есть и на метрополитене такое место, где аварии, поломки, серьезные неисправности происходят каждый день, и даже по многу раз. Это специальная учебная трасса, где на поездах нарочно выводят из строя то один, то другой агрегат. Делается это для того, чтобы машинист был психологически подготовлен к любым неожиданностям, чтобы поломка в пути была для него не впервые в жизни. И все-таки это больше для порядка, потому что там, где в дело вмешивается современная техника, нет места происшествиям. Почти каждый возможный в практике случай, каждая возможная ошибка машиниста уже предусмотрены конструкторами.

Например, машинист может нечаянно передвинуть ручку контроллера в положение «вперед», а двери в вагонах закрыть позабудет. Конечно, это очень опасно для пассажиров, особенно в часы «пик», когда поезда переполнены. Но ничего страшного не произойдет. Поезд не двинется с места, а в кабине управления укоризненно загорится красный сигнал.

Если же вдруг на ходу поезда машинист нечаянно или по рассеянности нажмет кнопку автоматического открывания дверей, то и тогда никто из пассажиров в тоннель не выпадет. Двери откажутся повиноваться и попросту не откроются. Безотказность, безопасность, точность — вот основа, на которой строится вся работа метрополитена.

Казалось бы, там, где такой порядок, работать очень легко. Но это не совсем так. Не может быть легко и спокойно тому, кто постоянно отвечает за жизнь и здоровье сотен людей. Внимание машиниста всегда напряженно, и поэтому его рабочая смена про-

должается не семь или восемь часов, как это бывает на большинстве производств, а только шесть.

Сразу сделаться машинистом поездов метрополитена нельзя. Нужно сначала какое-то время поработать помощником.

Для того чтобы поступить учиться сначала на помощника, а потом и на машиниста, следует окончить десять классов. Потом уже можно поступить и в специальную школу метрополитена, готовящую помощников машинистов. Школы, естественно, имеются только в тех городах, в которых уже действует метрополитен: в Москве, Ленинграде, Киеве. Скоро такие школы появятся в Харькове, Тбилиси, Минске и в ряде других городов. Ведь метрополитен — один из самых современных и перспективных видов городского общественного транспорта.

Срок обучения в школе метрополитена на помощника машиниста (а затем и на машиниста) один год. Причем из этого года восемь месяцев отводится на классные занятия и затем четыре месяца — на производственную практику.

Заработная плата помощника машиниста 135 рублей в месяц. Машинисты же по существующей тарифной сетке делятся на четыре класса, от низшего — четвертого, до высшего — первого класса. Заработок машиниста четвертого класса 170—180 рублей, первого — около 220 рублей в месяц.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Ты когда-нибудь интересовался, в какую сумму обходится сейчас строительство всего лишь одного километра современной шоссейной дороги? 350 тысяч рублей — вот его обычная стоимость! А рекой мы можем пользоваться семь-восемь месяцев в году практически бесплатно.

Когда шоссе уже построено, оно нуждается в непрерывной заботе. Целая армия рабочих то меняет покрытие, то ремонтирует мосты, дамбы, переезды и пересечения.

В итоге эксплуатационные расходы поглощают много средств. Водный путь требует расходов значительно меньше.

Возьмем другой пример. Предположим, нам необходимо перевезти груз весом в 5 тысяч тонн на расстояние тысячи километров. Для того чтобы за один рейс по шоссе перебросить такой груз, понадобится около тысячи грузовых автомобилей, а на реке с этим делом справится один теплоход-«пятитысячник». Автомашины за этот рейс заметно износят 6 тысяч покрышек, это будет соответствовать полному износу примерно 200 штук, стоящих около 15 тысяч рублей. Моторы автомобилей за этот рейс сожгут около 250 тонн горючего, тысяча шоферов отработает часов по двадцать пять — это по меньшей мере 3 тысячи человеко-дней.

А перевозка того же груза теплоходом обойдется всего в десяток тонн горючего да в 30—40 человеко-

дней. Словом, эксплуатационные расходы будут раз в тридцать ниже.

Не удивительно, что наше хозяйство весьма широко использует дешевые водные перевозки. К концу нынешней пятилетки только по рекам РСФСР грузооборот достигнет 100 миллиардов тонно-километров, за один только 1970 год речной флот перевезет 123 миллиона пассажиров, а порты переработают 264 миллиона тонн грузов.

Несмотря на то, что профессий водного транспорта в общем-то не так уж много, задача наша совсем не проста. Дело в том, что жизнь и работа водника в очень большой степени зависит от того, на каком судне человек работает.

Рулевой-моторист на сухогрузном теплоходе

Войдем на борт среднего по размеру «сухогрузника». Его грузоподъемность 2 тысячи тонн. Речники называют такие теплоходы «двухтысячниками». Существуют речные теплоходы грузоподъемностью в 5 и даже в 10 тысяч тонн. Собственно, предел грузоподъемности судна ставит река с ее поворотами и изгибами, а также пропускная способность шлюзов. Очень большому судну труднее маневрировать. Есть на наших реках и гораздо меньшие теплоходы — грузоподъемностью по 600 и даже по 300 тонн.

На средний теплоход нужно смотреть с уважением. 2 тысячи тонн — это нагрузка полутора железнодорожных товарных составов.

Длина корабля тоже весьма солидная — 93 метра. Причем почти всю эту длину занимают грузовые трюмы. Для людей остается сравнительно небольшая

белая надстройка в корме судна, однако жить в ней удобно, просторно. Там же расположены и почти все судовые механизмы.

Вместе с грузом «двухтысячник» весит примерно 2 тысячи 800 тонн. Корабль не маленький, а управляет им один человек. На некоторых теплоходах команда состоит всего из 10 человек. Причем эти люди не так уж сильно загружены — они работают всего восемь часов в сутки.

Каким же образом и за счет чего удалось добиться такого резкого сокращения штата? Где чистота — там и порядок, там и дисциплина. Случись на судне пожар, то ведь там, где грязь и беспорядок, не найдешь сразу ни ведра, ни багра, откажут насосы, растеряются люди.

Технический прогресс неумолимо наступает повсюду. Да и люди год от году меняются. Каждое следующее пополнение, приходящее в торговый флот, становится все грамотнее в техническом и культурном отношении. Людям, занимающим прежнее служебное положение, можно доверить все более и более сложные участки работы.

Прежде всего оказалось, что держать особого вахтенного машиниста в машинном отделении вовсе не обязательно.

В рулевой рубке судна был поставлен «ДАУ» — прибор дистанционного автоматического управления. Пуск двигателей (а их на нашем «двухтысячнике» два, по 400 лошадиных сил каждый), обороты каждого из них, реверс (задний ход) — всем этим управляет из рубки моторист-рулевой или вахтенный штурман. Спускаться при этом в машинное отделение вовсе не нужно.

Прибор дистанционного управления внешне очень

похож на старый судовой «телеграф», которым передавались приказания в машинное отделение. Здесь тоже на одном циферблате передвигаются две стрелки. Одну стрелку, наружную, передвигает тот, кто с мостика или рубки отдает распоряжения в машину. Вторую, внутреннюю стрелку прежде передвигал вахтенный машинист или моторист, докладывая этим, что приказ понят и выполняется. На ДАУ же эту стрелку передвигает сама машина, сигнализируя, что приказ выполнен. Кроме этих стрелок, перед глазами рулевого и штурмана находятся два тахометра, глядя на которые человек, управляющий судном, контролирует, с какой скоростью и в каком направлении вращаются валы обоих двигателей. Ну и, естественно, датчики всех приборов, следящих за работой двигателей — за температурой и давлением масла, температурой охлаждающей воды, — также выведены в рубку и находятся перед глазами рулевого-моториста, который в любую минуту знает о работе двигателей не меньше, чем прежний моторист, который находился на вахте в машинном отделении.

Однако судовые двигатели нуждаются не только в тщательном наблюдении, но и в уходе. Нужно периодически осматривать их, смазывать отдельные узлы, заменять износившиеся детали. Всем этим также занимается рулевой-моторист под наблюдением механика.

Затраты дополнительного времени это, по существу, не требует. Периодически проводится профилактический уход за двигателем — через 200, 500 и 2 тысячи часов его работы. Но все это делается на стоянках, во время погрузки и выгрузки, когда рулевой-моторист свободен от обязанностей рулевого, а штурман, несущий вместе с ним вахту, может всецело

заняться обязанностями механика. Отдельного механика и отдельных помощников механика на современных грузовых речных судах также нет. Обязанности механиков выполняют штурманы и капитан корабля.

Все работы по совмещенным профессиям команда выполняет в основное рабочее время — в течение своих семи рабочих часов. Но хотя перерабатывать людям здесь и не приходится, нагрузка на каждого работника все же возрастает, да и сама работа требует более высокой квалификации, большего объема знаний. Поэтому на судах, где проведено совмещение профессий — а такое совмещение существует практически на всех речных грузовых судах, — заработная плата команды заметно выше, чем она была до совмещения.

Выглядит это так. Одна из совмещенных профессий (обычно та, которая оплачивается выше) считается для данного работника основной, и ему начисляется полная заработная плата, причитающаяся по существующей тарифной сетке. К этой ставке прибавляются 30 процентов от зарплаты того работника, обязанности которого речник совмещает. Однако заработок этим не ограничивается. За выполнение и перевыполнение месячного и навигационного плавания (навигационным называется план, установленный команде судна на всю навигацию — на весь сезон плавания) экипаж корабля получает премиальную доплату. Премия начисляется ко всему заработку — вместе с 30 процентами доплаты за совмещение профессий. Величина премии зависит от процента перевыполнения производственного плана по грузообороту. В известных пределах она ограничена и не может превышать 40 процентов от общей суммы заработка. Сказанное относится ко всей команде корабля — к представителям всех имеющихся на судне профессий.

— Отдать носовой...

Ни вперед, ни назад наш «сухогруз» двинуться пока не может — и впереди и сзади нас стоят пришвартованные к стенке суда. Поэтому капитан не торопится освободиться от кормовых концов. Он опускает обе ладони на рукоятки ДАУ — приборов дистанционного управления машинами — и включает оба дизеля. Правый дизель начинает работать вперед, а левый назад. Одновременно и перо руля поворачивается влево.

В первые секунды кажется, что все эти маневры не дают решительно никакого результата. Судно совершенно неподвижно. Но вот нос корабля начал чуть заметно двигаться. Теперь появилась опасность, что корма слишком сильно прижмется к стенке. Следует спокойная команда:

— Отдать кормовой...

— Кормовой отдан... — слышен из репродуктора голос матроса, стоящего на корме.

Между кормою и берегом тоже появляется узенькая голубая полоска воды. А нос катится влево все быстрее. Путь свободен. Оба дизеля начинают работать на малых оборотах уже вперед. Корабль тихо и плавно выбирается на «оперативный простор». Капитан знаком приказывает рулевому принять ручку рулевой машинки и уходит из рубки. Теперь хозяевами на судне становятся вахтенный рулевой и вахтенный штурман. Корабль набирает полный ход — для нас это означает скорость около 20 километров в час.

Однако мы ведем рассказ ведь не о профессии рулевого, а о профессии рулевого-моториста. Судовые дизели нуждаются в постоянном уходе, а рулевой всю вахту стоит у руля. Когда же ему заниматься обслу-

живанием дизелей? Ведь не после же своего семичасового рабочего дня?

Дело в том, что современные судовые дизели являются машинами весьма высокой надежности. Каждую зиму, пока судно отстаивается на судоремонтном заводе, дизели тщательно осматриваются и проверяются. Каждые шесть лет они подвергаются среднему или капитальному ремонту. Поэтому во время навигации судовые машины нуждаются лишь в периодической смазке и осмотре через определенное число часов непрерывной работы, о чем мы с тобою уже говорили.

Однако бывают случаи, когда машины и во время рейса требуют вмешательства моториста в их работу. Вахтенный штурман ведет вахтенный журнал, часто сверяется с лоцией и крупномасштабными картами фарватера, следит за действиями рулевого. Но у него всегда есть возможность подменить рулевого-моториста на несколько минут, а если понадобится, то и на полчаса.

Рабочий день рулевого-моториста продолжается, как уже было сказано, семь часов. Но этот день разбит на две вахты. Простоять у руля семь часов подряд слишком тяжело. Утомляется внимание, более вероятной становится ошибка, а ошибаться рулевому, как ты, конечно, понимаешь, ни в коем случае нельзя. Время вахты никогда не меняется, разве что рулевой заболеет, что бывает крайне редко.

На каждом судне всего по три рулевых-моториста. Три раза по семь часов — это только двадцать один час. Недостающие до полных суток три часа рулевым на вахте стоит младший штурман — третий помощник капитана — с часу ночи до четырех часов утра. Обычно это молодой речник, недавно окончивший речной

техникум. Его ночная вахта совпадает с вахтой капитана. А у капитана молодому штурману всегда есть чему поучиться.

Как приобрести профессию рулевого-моториста речного флота? Самый верный и прямой путь к этому — поступить в городское профессионально-техническое училище, готовящее речников. В это училище принимают только юношей, окончивших восемь классов средней школы. Срок обучения в таком училище три года. За это время курсанты училищ не только приобретают профессию, но и получают законченное среднее образование. Зимой курсанты учатся, а летом стажируются на речных судах. Если для юноши, окончившего училище, наступает время служить в армии, то молодой рулевой получает годичную отсрочку и имеет возможность проплавать до службы еще одну навигацию на судах.

Заработок рулевого 80 рублей в месяц.

Однако не следует забывать, что этой суммой фактический заработок не ограничивается. На судах введена, как мы уже говорили, премиальная система оплаты. За выполнение месячного и навигационного планов команда получает премии, размер которых может доходить до 40 процентов от должностного оклада. Кроме того, во все время навигации, то есть в течение семи месяцев, ежегодно вся команда корабля пользуется бесплатным коллективным питанием.

Судовой электрик-радист на сухогрузном теплоходе

Два больших дизеля, по 400 лошадиных сил каждый, движут по реке тяжелый теплоход. Горючим для них является дизельное топливо. Но работа любого

современного средства транспорта немыслима без электричества. Немыслима без него и работа нашего теплохода.

На электрической энергии работает ряд агрегатов машинного отделения, рулевая машина, все аппараты дистанционного автоматического управления двигателями.

Электрические лампы горят во всех сигнальных фонарях, электричеством освещаются каждая каюта и каждое помещение на теплоходе. Звуковой сигнал — судовой гудок — тоже питается электричеством. И все это большое и разнообразное «электрическое хозяйство» обслуживается одним человеком — судовым электриком.

Электрические приборы и устройства отличаются высокой надежностью, крайне редко выходят из строя и не часто требуют ремонта. У электрика нет никаких вахт, он на судне один и, по правде говоря, не особенно загружен. Поэтому он, как и все члены судовой команды, совмещает две профессии — он является еще и судовым радистом.

На каждом речном судне имеются две радиостанции. Одна из них — рейдовый ультракоротковолновый приемо-передатчик с радиусом действия всего в несколько километров. Электрик-радист занят лишь техническим обслуживанием этой радиостанции. Работать на ней весьма просто — здесь всего лишь один рычажок включения да кнопка на микротелефонной трубке. Пользуются этой радиостанцией вахтенные штурманы и рулевые для разговоров со встречными судами, администрацией встречающихся на трассе шлюзов и диспетчерами речных пристаней. Разговоры ведутся при помощи микрофона — чтобы участвовать в таких беседах, азбуку Морзе знать не нужно.

Вторая коротковолновая радиостанция — главное средство связи судна с береговыми радиостанциями. Ее мощность обычно около 50 ватт; при работе ключом она дает постоянную и уверенную связь на расстояние около тысячи километров по прямой, а нередко и на значительно большие расстояния. Но работать на ней должен уже настоящий радиооператор, умеющий передавать ключом и принимать сигналы азбуки Морзе на слух.

В определенные часы, по специальному расписанию, радист включает приемник своей радиостанции и начинает вслушиваться в эфир. Радисту эфир хорошо знаком. У каждой радиостанции свой «голос», у каждого радиста свой, особый «почерк». Словом, для радиста весь эфир наполнен голосами друзей. Да что говорить! Если радист даже уляжется спать здесь же, на диване, в радиорубке, оставив при этом приемник включенным, то, как бы крепко он ни спал, он немедленно проснется, едва прозвучит позывной его радиостанции.

Но работа радиста состоит не только в переговорах с берегом. Каждый час все крупные радиостанции пароходства передают прогноз погоды на ближайшие часы. Прием этих прогнозов крайне важен для четкой и налаженной работы теплохода.

Судовых электриков готовят в городских профессионально-технических училищах за три года.

Заработная плата судового электрика, включая дополнительные 18 рублей за совмещение профессии радиста, составляет 98 рублей в месяц. Кроме того, как и вся команда теплохода, радист получает премиальные за выполнение и перевыполнение судном месячного и навигационного планов, а также пользуется бесплатным коллективным питанием. На его

обязанности лежит в известной степени и культурное обслуживание команды. Он включает радиотрансляционные точки, имеющиеся в каютах и почти во всех помещениях корабля, а также следит за исправностью судового телевизора.

Матрос

В распоряжении матроса находятся все палубные вспомогательные механизмы. Матрос по приказанию вахтенного начальника управляет механическими лебедками, производящими спуск и подъем якорей, лебедками, поднимающими и опускающими судовые спасательные шлюпки. В тех местах, где из-за быстрого течения часто изменяется глубина и есть опасность посадить судно на мель, матрос по указанию штурмана периодически промеряет глубину фарватера. Во время шлюзования судна матрос обязан неотлучно находиться у швартовов. Крюки, за которые швартуются суда, подвергающиеся шлюзованию, опускаются и поднимаются вместе с уровнем воды в шлюзовой камере — они укреплены на специальных поплавках. Но не исключена возможность, что такой поплавок может заесть. Тогда возникает опасность и для судна и для шлюзовых сооружений. Матрос в этом случае должен принять все меры для того, чтобы вовремя отпустить — потравить швартов и устранить неисправность.

При подходе к пристаням и отходе от них матрос непосредственно участвует в швартовке.

Кроме всего этого, на обязанности матроса лежит поддержание чистоты и порядка во всех помещениях корабля, в грузовых трюмах и на палубах.

Такие «агрегаты», как метла, швабра, шланги для мытья палубы, а также обыкновенный утюг и стиральная машина, находятся в ведении матроса.

Профессией матроса можно овладеть в профессионально-техническом училище. В этом случае учащиеся получают, кроме матросской, еще какую-нибудь дополнительную специальность — судового плотника или судового моториста. Благодаря этой дополнительной профессии матрос имеет возможность участвовать в периодических ремонтах корабля. Однако чаще профессию матроса получают непосредственно на судне, обычно не более чем за одну навигацию.

На речных и морских судах служат матросы первого и второго класса. Класс присваивается в зависимости от опыта и объема практических знаний. Матросы второго класса зарабатывают 68 рублей 50 копеек в месяц, первого — 71 рубль 50 копеек. Как и все остальные члены команды, матросы получают премии за выполнение планов перевозок и пользуются на судне бесплатным коллективным питанием.

Судовой повар (кок)

Судовой повар — это чаще всего женщина. В чем заключается работа повара, ты, вероятно, и сам хорошо понимаешь. Щи, сваренные на корабле, по существу, не слишком отличаются от щей, сваренных на берегу. Правда, где-нибудь в общественной столовой повар варит для людей, которых он не знает, никогда не видел и, возможно, никогда и не увидит. Здесь же он варит для своих товарищей и

друзей, одобрение которых ему особенно приятно услышать.

Подчиняется повар непосредственно капитану корабля и отвечает за сохранность всего кухонного инвентаря. Инвентарь здесь не простой и не бедный. Многоконфорочная электрическая печь с различными степенями подогрева и даже с духовым шкафом. В этом шкафу отлично получаются пироги, которые пекутся, как правило, в праздники, или в торжественные дни, или тогда, когда на судне ожидаются гости. Часто готовить их не приходится — ведь не так уж много средств отпускается для питания команды, а кормить людей надо вкусно, сытно, питательно. Все-таки это здоровые, молодые мужчины, работающие на свежем воздухе и никогда не жалующиеся на отсутствие аппетита.

В распоряжении повара огромный холодильник, позволяющий сохранять продукты неопределенно долгое время, много посуды и всякого иного кухонного инвентаря.

Надо сказать прямо — свободного времени у повара немного.

Собственно, работа судового повара очень похожа на работу домохозяйки в большой семье. Так же надо рассчитывать и думать о том, чтобы все были сыты и чтобы хватило продуктов на весь срок, на который они были отпущены. Готовить приходится на десять-одиннадцать человек. Бывают, сам знаешь, семьи и побольше. Нужно помнить, кто из команды какие блюда любит, чтобы каждого хоть изредка побаловать любимым кушаньем.

Специальных училищ, которые готовили бы именно судовых поваров, не существует. Есть профессионально-технические училища, в которых молодежь

осваивает профессию повара, — не судового, а просто повара. Окончив такое училище, можно поступить на работу в пароходство и получить направление на грузовое судно. При управлениях многих речных портов имеются специализированные краткосрочные курсы, готовящие именно коков — судовых поваров. Ты можешь поступить и на такие курсы.

Впрочем, чтобы сделаться коком, специальное образование не обязательно. Многие из нас сталкиваются с кулинарией в практической жизни. Ведь ни одна хозяйка, готовящая на большую семью, кулинарных курсов не кончает, а многие отлично справляются со своими обязанностями. Если тебя привлекает жизнь на корабле, если ты любишь вкусно готовить, проявляешь в этом деле выдумку, изобретательность, фантазию, то сможешь стать корабельным поваром и не кончая особого учебного заведения. Зарабатывает кок примерно 80 рублей в месяц. Естественно, он получает все положенные команде премии и надбавки.

Жизнь и быт речников

Каждый год в плаваниях по рекам (в известной степени это касается и замерзающих внутренних морей) наступает перерыв. Перерыв этот в наших широтах равен примерно пяти месяцам. Чем же заняты в это время речники?

Половину этого времени они отдыхают, получая полную заработную плату. Во время навигации они ведь не пользуются отпуском. Таким образом в межнавигационный период они должны отгулять месяц государственного отпуска.

За все семь месяцев навигации они не имеют ни выходных, ни праздничных дней.

Но право на выходные и праздничные дни за речниками, естественно, сохраняется. И они используют это право в межнавигационный период.

Поскольку на судне в это время происходит ремонт, то команду не отпускают всю сразу, а поочередно, — ведь в ремонте команда участвует вместе с рабочими судоремонтного завода.

Здесь, во время ремонта, полностью используются как раз не основные, а совмещенные профессии — моториста, судового плотника, слесаря, помощника механика. Матросы, не имеющие второй профессии, заняты на охране судов и на вспомогательных работах.

Во время межнавигационного ремонта члены команды получают 80 процентов основного должностного оклада без премиальных надбавок.

Речники, не имеющие второй профессии, могут на время ремонта взять отпуск без содержания (это еще называют отпуском за свой счет). При этом им сохраняется непрерывный производственный стаж, они получают право бесплатного проезда к месту основного местожительства и обратно, а кроме того, при возвращении к месту работы речникам выплачивается безвозвратное пособие в размере двухнедельного должностного оклада.

Комплексная бригада портовых рабочих

Рабочие комплексной портовой бригады грузы на суда и с судов не носят. Этим занимаются портовые машины и механизмы — краны, автопогрузчики,

электрокары. Роль людей — обслуживать все эти механизмы, руководить их работой.

В комплексную бригаду входит около 20 рабочих разных специальностей. Причем заработок этих рабочих не одинаков — он зависит от квалификации рабочего, от его квалификационного разряда. Сумма, определенная конкретным нарядом на работу, распределяется между людьми пропорционально этим разрядам.

Такой принцип дает широкие возможности повышения квалификации. Возникает вполне ощутимый материальный стимул для учебы, для повышения технической грамотности рабочего.

Большинство рабочих начинает свою трудовую деятельность с наименее квалифицированной профессии стропальщика и становится последовательно водителем электрокаров и автопогрузчиков, а иные осваивают и специальность крановщика. Для повышения квалификации при большинстве портов имеются специальные курсы, учеба на которых проводится как с отрывом, так и без отрыва от производства.

Около половины рабочих комплексной бригады — крановщики и водители электрокаров и автопогрузчиков, а вторая половина — стропальщики.

Стропальщики — это рабочие самой низкой квалификации из имеющихся в бригаде. В стропальщики определяют обычно новичков, желающих освоить портовые профессии, а также на первых порах жителей иных населенных пунктов, прибывших по оргнабору рабочих.

Чем же занимается стропальщик? Его дело — закрепить на грейфере или крючке крана обрабатываемый груз, проследить за транспортировкой краном этого груза и отцепить его в трюме корабля или

на берегу, смотря по тому, чем занята бригада — погрузкой или выгрузкой.

Не следует, однако, думать, что работа эта так уж проста — прицепить, отцепить да крикнуть «вира» или «майна». Есть в ней и свои производственные хитрости.

Ни один предмет, переносимый с берега на судно или с судна на берег, нельзя цеплять как попало. Здесь могут быть станки, весящие по нескольку тонн, хрупкие деревянные контейнеры. Неправильно закрепленный груз при погрузке краном легко может быть поврежден. Под многие предметы, подвергающиеся обработке, следует класть специальный поддон — особым образом подготовленный деревянный настил.

Но избежать повреждения груза — это только полдела. Нужно так установить, скажем, контейнеры и на судне и в порту, чтобы, не передвигая ни одного, не занимаясь дополнительной «сортировкой», можно было, когда понадобится, взять любой из них и выгрузить на берег или поставить в кузов автомашины. Дело затрудняется еще тем, что грузы в трюмы кораблей — особенно это касается грузовых контейнеров — грузят обычно в несколько этажей, или, как говорят речники, в несколько «шаров». Если судно, например, прибыло из Москвы в Куйбышев, а контейнеры, идущие в Куйбышев, заложены сверху грузами, направляющимися в Волгоград, то много и долго придется возиться куйбышевской бригаде, чтобы «раскопать» и вытащить нужный груз. И не раз, вероятно, недобрым словом помянут они московских «стропарей», плохо знающих географию. Да и команде судна тоже достанется: «А куда вы смотрели?..»

Проучившись три месяца на специальных курсах

в речном порту, можно приобрести профессию водителя электрокара или автопогрузчика. Тем, кто приобретает профессию с отрывом от производства, выплачивается небольшая стипендия.

Машинисты электрокаров и автопогрузчиков заняты перевозками грузов по территории порта и установкой их в кузовах автомашин. Им приходится самим обслуживать доверенную им технику — осуществлять уход за автомашинами, после каждой отработанной смены ставить аккумуляторные батареи электрокаров на подзарядку.

Самой главной и наиболее квалифицированной профессией в комплексной бригаде портовых рабочих является, бесспорно, профессия машиниста портового крана.

Портовый кран — это огромное сооружение, весящее до 200 тонн и более. Кран поднимает груз весом до 10 тонн и переносит его на расстояние до 60 метров. Машинист сидит в застекленной кабине с отличным обзором и управляет краном при помощи рычагов. Кабина машиниста поворачивается вместе с краном, причем кран может передвигаться и вдоль причала по специальному рельсовому пути.

Работой опытного машиниста можно любоваться — это настоящее искусство. Тяжелые и неуклюжие контейнеры вдруг становятся как бы крылатыми. Они пролетают над пирсом, над кораблями, а опускаются на землю буквально «без стука». Есть у летчиков такое понятие: «Ощущать последний дюйм». Это значит — точно чувствовать то мгновение, когда колеса самолета касаются посадочной полосы. Вот и у хорошего крановщика в совершенстве развито это самое ощущение последнего дюйма. Иначе легко разбить хрупкий контейнер, повре-

дить груз или судно, на которое производится погрузка.

Кран — сложнейшее сооружение, созданное на заводе. И усовершенствовать в нем что-либо крановщик, естественно, не может. Но это совсем не значит, что ничего нельзя придумать, облегчить и улучшить в самой работе крановщика.

Сделаться портовым рабочим, членом комплексной бригады относительно несложно. Если ты живешь в портовом городе, то тебе следует явиться в отдел кадров порта, который поможет тебе овладеть профессией. В других городах нужно пойти к уполномоченному оргнабора, который поможет тебе подобрать место твоей будущей работы и организует проезд.

Заработок между членами комплексной бригады распределяется, как уже было сказано, пропорционально разрядам, которые имеют рабочие. Доплата за более высокий разряд не зависит от суммы наряда и составляет 23 рубля на рабочего.

Кроме этого, крановщики, водители электрокаров и автопогрузчиков получают особую доплату за классность. Специалисты первого класса получают заработную плату, увеличенную на 20 процентов, второго — на 15 и третьего — на 10 процентов.

При оплате также учитывается затраченное бригадой время и связанное с этим выполнение производственного плана.

Так, за каждый процент перевыполнения плана сумма, определенная бригаде по наряду, увеличивается на три процента. Но при этом общая сумма не должна превышать 40 процентов.

В целом практика показывает, что заработок членов комплексной бригады во время навигации в сред-

нем составляет от 130 рублей для стропальщиков (или «стропарей», как их еще называют) до 180 рублей в месяц для машинистов портовых кранов первого класса.

Команда крылатого корабля

Это судно ничего не имеет общего с фантастическим «Летучим голландцем». Оно вполне реально. Но движется оно в воде по совершенно новому принципу. Крылатые суда наиболее перспективны в отношении перевозки пассажиров. В них преодолен главный недостаток большинства судов — относительная тихоходность.

Речные крылатые суда появились на наших реках сравнительно недавно — им нет еще и десяти лет. Но они сразу завоевали популярность среди пассажиров. 60 километров в час вместо обычных 20 или, самое большее, 25. Такое значительное увеличение скорости имеет огромное значение.

Суда эти называются крылатыми вовсе не в переносном смысле. На их подводной части действительно имеются небольшие крылья. При достаточной скорости крылья развивают настолько большую подъемную силу, что суда приподнимаются над водой. Под водою остаются только сами крылья, что сразу резко уменьшает сопротивление воды движению судна, и скорость моментально возрастает в несколько раз.

«Метеор» берет на борт 124 пассажира, а весит всего 27 тонн. Для корабля это весьма необычное соотношение в том смысле, что корабль очень легок по отношению к своей грузоподъемности. Было бы

неплохо сделать его чуточку потяжелее и прочнее этого. Но тогда еще труднее было бы поднять его на крылья.

Сказывается скорость и на маневренности судна. Когда «Метеор» идет «на корпусе», еще не поднявшись из воды, он способен описать дугу радиусом примерно 150 метров. А на крыльях этот радиус увеличивается примерно вчетверо. Поэтому для таких судов существует ряд ограничений.

Им разрешено плавать только в дневное время и при видимости не менее двух километров. Ночью и во время тумана они обязаны отстаиваться в портах. Командные должности на этих судах могут занимать только самые опытные речники, имеющие стаж вождения обычных судов не менее пяти лет. Штурманы и рулевые стоят на вахте не больше чем два часа без перерыва. Слишком велико напряжение, и при более продолжительных вахтах может утомиться внимание судоводителя.

Все эти ограничения сказываются на радиусе действия таких судов. Ведь рейс должен продолжаться не дольше чем один световой день. Да и запас горючего у таких кораблей ограничен. Его хватает на 12 часов хода. Три тонны горючего для такого корабля — заметный груз. Если бы взять еще три тонны, то пришлось бы оставить на берегу человек сорок пассажиров.

В пассажирском салоне стоят мягкие, удобные кресла — такие же, как в самолетах. В среднем салоне — небольшой буфет, в котором можно закусить во время рейса.

Если тебе приходилось когда-нибудь видеть пульт управления в кабине пилота, то здесь, в рубке «Метеора», все очень похоже. Такое же огромное коли-

чество приборов с подрагивающими стрелками. С непривычки кажется, что следить за всеми этими приборами одновременно просто невозможно.

Справа расположены два больших рычага, как у гусеничного трактора. Эти рычаги — реверс. Они служат для того, чтобы включать левый и правый дизели на передний и задний ход.

Над приборной доской — белое рулевое колесо, точно такое же, как на автомашине «Волга». Но этой «баранкой» никто не пользуется. Она находится здесь только на аварийный случай. Маленький рычажок на руле, включатель электрической рулевой машинки, — вот чем управляется «Метеор».

В чем же она заключается, эта система?

Как уже было сказано, в силу ряда причин дальность действия крылатых судов пока ограниченна. Сейчас просто нет смысла посылать такие суда в рейсы длиною более 500 километров. Все, что судно выиграет за счет высокой скорости, оно проиграет за ночь, которую будет стоять, выжидая благоприятных условий. Ведь практически получится, что судно проходит по 500 километров в сутки, то есть примерно столько же, сколько проходят обычные пассажирские теплоходы. Подводные крылья в этом случае никакого выигрыша во времени на дадут.

Ну, а на 500 километров, считая остановки, время, потребное для шлюзования, и всякие другие задержки, потребуется часов десять-двенадцать. Стало быть, бригада, которая вышла на работу, проделает рейсы до конечного пункта и обратно, переработав при этом восемь—двенадцать часов, то есть, заслужив, считая выходные дни, двухдневный отдых. На следующий рейс выходит вторая бригада, а первая эти два дня отдыхает дома. Затем снова выхо-

дит первая бригада и так далее. Речникам это удобно, они не отрываются надолго от дома и семьи, а кроме того, имеют возможность учиться, ходить в театры — словом, жить нормальной береговой жизнью. Правда, при этих условиях трудно наладить коллективное питание команды. На крылатых судах нет кухни, да и поместить ее негде. Но 36 часов, которые длится каждый бригадный рейс, вполне можно обойтись без коллективного питания. Во время каждого рейса предусмотрена двадцатиминутная стоянка, в течение которой команда успевает наскоро перекусить в ресторане на пристани.

В каждой бригаде, как мы уже говорили, шесть человек. Это капитан или в другой бригаде капитан-дублер, штурманы, два рулевых-моториста и два матроса.

Капитан и штурман поочередно ведут судно по фарватеру. Скорость судна велика, отвлечься нельзя буквально ни на одну секунду. Поэтому ни один из них не работает более двух часов подряд. При первых признаках хотя бы небольшой усталости капитан и штурман немедленно сменяют друг друга. Корабль мгновенно слушается руля, никакого сравнения с ленивым «сухогрузом», который сначала основательно подумает, а потом уже начинает поворот. Но эта «послушность» при скорости в 60 километров и более делает работу судоводителя еще более ответственной. Да и везет «Метеор» все-таки не контейнеры, а людей — самый дорогой груз на свете.

Работа рулевого-моториста здесь существенно отличается от той, которую мы видели на грузовом судне. Здесь это не столько рулевой, сколько мотористка. Если что-нибудь случится с двигателями, то бежать в машинное отделение из рубки было бы слиш-

ком далеко и долго. Моторист, правда, не сидит в машинном отделении — там долго не высидишь. В крохотном помещении ревут два тысячесильных дизеля — собственного крика не услышишь. Моторист находится рядом с трапом, ведущим вниз к дизелям, и буквально за одну секунду может оказаться у машин. ДАУ работает само собой, но без надзора человека машины не остаются.

Второй рулевой-моторист может находиться в рубке и на спокойных и безопасных участках фарватера по распоряжению вахтенного штурмана берет на себя управление. Время от времени он должен подменять своего напарника, дежурящего у дизелей.

Матросы на «Метеоре» выполняют чисто матросские обязанности — подать трап или причальный швартов — только у пристаней. На ходу же матросы являются проводниками — их дело обслуживать пассажиров, следить за чистотой и порядком в салонах.

Стать штурманом или капитаном крылатого судна непросто. Нужно окончить речной техникум и не менее пяти лет проплавать на обычных судах. А рулевым-мотористом хотя бы для начала трудового пути поработать на крылатых судах очень интересно. И для этого достаточно окончить городское профессионально-техническое училище речного флота, в которое можно поступить после восьми классов средней школы. Срок обучения в училище — три года. Кроме квалификации рулевого-моториста, ты получишь в училище еще и полное среднее образование.

Заработная плата на судах с подводными крыльями несколько выше, чем на остальных кораблях речного флота.

Так, капитан такого судна получает 230 рублей

в месяц, первый штурман — 192 рубля, рулевой-моторист — 91 рубль.

Заработная плата штурманов и матросов, работающих с совмещением профессий, еще несколько выше, чем здесь указано.

Рулевой пассажирского судна

На пассажирском судне ответственность команды гораздо серьезнее, чем на грузовом. Поэтому здесь не существует того совмещения профессий, какое мы видели, например, на сухогрузах. Живой человек, пассажир, требует внимания и заботы. На пассажирском корабле рулевой — это рулевой, и никто больше. А моторист — это моторист, который знает только свое дело моториста. И команда здесь гораздо многочисленней, чем на «сухогрузе», — 37 человек ведут судно по реке. И в это число еще не входят работники судового ресторана — официанты, повара, буфетчики, судовой врач, — тоже немалое число людей.

Машинная команда состоит из главного механика, четырех его помощников, трех мотористов и трех кочегаров.

Рулевая рубка на пассажирском корабле — это очень просторное и, пожалуй, даже комфортабельное помещение. Здесь стоят мягкие кресла, два письменных стола — один для ведения вахтенного журнала, а второй для навигационных карт. Слева — машинный телеграф, в центре, там где самый лучший обзор, — место рулевого. Причем на этом месте нет традиционного штурвального колеса даже на аварийный случай.

Рулевой стоит возле узкого высокого столика

овальной формы. Сантиметрах в пяти над этим столиком укреплена небольшая гладкая планка, на которой, упираясь в нее пальцами, лежат обе руки рулевого.

Под кистями рук в ряд лежат три большие кнопки диаметром сантиметра по четыре. Слева — красная кнопка, в центре — черная, и, наконец, справа — такая же зеленая кнопка.

На пассажирских судах в первую очередь применяются многие самые последние технические новинки. Есть среди них и такие, которые призваны облегчить работу рулевого.

Слева от пульта управления рулевой машиной, чуть повыше уровня глаз рулевого, укреплен большой циферблат со стрелкой. Ведь рулевому надо знать, в каком положении в данный момент находятся рули корабля — куда покатится судно в ближайшие несколько секунд. Вот этот датчик и является указателем угла поворота рулей. На нем этот угол показан с точностью даже до долей градуса.

В рубке, несколько правее места рулевого, стоит на твердой треноге черный металлический ящик размером около полуметра. Это локатор — прибор, которому туман не страшен.

Загляни в его круглый экран. Видишь — прямая вертикальная линия. Это курс нашего корабля. Куда направлена эта линия, туда мы сейчас и движемся. Справа и слева — не очень ясные, но все же хорошо различимые контуры берегов. А черные точки — это бакены. Видишь — прямая нашего курса проходит как раз между ними. Значит, все в порядке.

Так на помощь судоводителям приходит могучая современная техника. Сейчас локаторами оборудуются уже и многие грузовые суда.

Рулевой работает под наблюдением вахтенного штурмана. Он обязан беспрекословно выполнять все распоряжения штурмана. Но это вовсе не значит, что рулевой — это всего лишь бездумные «руки», что рулевой не проявляет во время вахты собственной инициативы. Скорей, напротив. Штурман очень редко вмешивается в работу рулевого. Рулевой должен сам прекрасно разбираться в обстановке — в знаках, расставленных на фарватере и на берегах реки, а самое главное — «знать плес», как выражаются речники, то есть хорошо помнить весь тот путь в несколько тысяч километров, по которому курсирует корабль.

Поэтому будущие рулевые не только обязательно заканчивают городские профессионально-технические училища речного флота, не только каждое лето во время учебы проходят на судах производственную практику, но еще и плавают после окончания училища несколько навигаций матросами.

Заработная плата рулевого относительно невелика — она составляет всего около 70 рублей в месяц. Но не следует забывать, что за выполнение месячного плана речники ежемесячно получают прогрессивку — доплату, которая может достигать 40 процентов тарифной ставки. Кроме того, на пассажирских судах для всей команды организовано бесплатное коллективное питание. На это питание выдаются суммы, в полтора раза превышающие те, которые ассигнуются для питания команды на «сухогрузах», готовят это питание в кухне судового ресторана первого класса высококвалифицированные специалисты. Словом, питание на пассажирских судах хорошее.

По желанию рулевые, так же как и все члены команды, имеют право участвовать в погрузочно-разгрузочных работах, которые оплачиваются особо.

Боцман пассажирского судна

Боцман на пассажирском теплоходе отвечает за работу девяти матросов и девяти проводников. Кроме того, он является главным хозяйственником на судне — ответствен за все палубное хозяйство: шлюпки, якоря, причальные концы, все механизмы, освещение судна. Чистота и исправность всего, что есть на корабле, полностью зависят от боцмана.

Боцман не стоит на вахте, но и свободного времени у него практически нет. Как строгий, придирчивый хозяин осматривает он палубы, коридоры, каюты, санитарные узлы. Вот здесь надо прибрать — недосмотрела проводница. Вот здесь обязательно нужно подкрасить борт — немедленно дать указание вахтенному матросу. Что бы ни понадобилось, следует спросить у боцмана. Обнаружился где-то непорядок — немедленно разыщите боцмана. Случилось какое-то нежелательное происшествие — отвечать за него тоже придется боцману. Должность хлопотливая, беспокойная... Но для человека, имеющего организаторский талант, — интересная и веселая.

Боцманом обыкновенно назначается самый опытный из матросов, отлично знающий судовое хозяйство. Но этих качеств — знаний и опыта — для хорошего боцмана недостаточно. Нужно, чтобы боцмана уважали и слушались, чтобы он имел авторитет у команды, умел наладить и организовать любую работу, правильно расставить на ней людей. Словом, для того чтобы стать хорошим боцманом, нужен особый талант, особая хозяйственная жилка, любовь к точности и аккуратности. Далеко не из каждого старательного и умелого матроса может получиться хороший боцман.

Заработная плата боцмана около 80 рублей в месяц, не считая премиальных и бесплатного коллективного питания.

Проводник

Профессия, о которой идет разговор, не совсем обычна для речного флота. Выделяется она тем, что, во-первых, проводники бывают только на больших пассажирских теплоходах, и, во-вторых, что также на флоте редкость — это типично женская профессия.

Обязанность проводника — это обслуживание пассажиров. Проводники несут вахту круглосуточно, причем на каждой из трех пассажирских палуб всегда имеется дежурный проводник. В чем же заключается работа проводника?

Опыт показывает, что так называемых «деловых» пассажиров на дальних теплоходах меньшинство. Если человеку нужно поехать куда-нибудь на далекое расстояние, он выбирает обычно более быстроходный транспорт. Из Астрахани в Москву, например, самолет доставит тебя за два с половиной часа, пассажирский поезд — за 30 часов, а теплоход — за 11 суток... Срок, который даже слегка отдает прошлым веком.

Иное дело — человеку хочется отдохнуть, побыть на свежем воздухе, полюбоваться красивыми пейзажами. Естественно, что таких отдыхающих пассажиров и туристов большинство на теплоходе.

Обеспечить пассажиру все условия для отдыха, сделать его путешествие приятным — это и есть главная задача проводника на теплоходе.

Проводница — это первый из членов команды, с

которым встречается новый пассажир. Проводница берет у пассажира билет, укладывает его в специальный альбом, вручает пассажиру ключ от каюты и показывает ему его место. Она выдает запечатанный комплект постельного белья, предлагает принять ванну — словом, делает все, чтобы человек почувствовал, что его ждали на корабле, что ему рады, что он здесь желанный и дорогой гость.

Надо сказать, что пассажир вообще очень мало общается с членами судовой команды. Он должен чувствовать себя хорошо, а как и чем все это достигается — не его забота. И проводник тоже не должен быть назойливым. У пассажира должно сложиться впечатление, что все делается само собой. В каюте всегда чисто, в графине всегда свежая и прохладная вода. Сверкают чистотой все без исключения помещения судна. Все это работа проводников, но проводники стараются меньше попадаться на глаза пассажиру и как можно меньше ему о себе напоминать.

Совсем другое дело, если пассажир нуждается в помощи. Здесь ему не приходится искать проводницу. Она появляется именно тогда, когда это необходимо.

Река, хотя бы и такая большая, как Волга, все-таки река, а не океан. Здесь не бывает ураганов и тайфунов. Но ведь судно большую часть пути проходит по искусственным водохранилищам. Их не только в шутку называют «морями»: «Московское море», «Куйбышевское море», «Саратовское» и так далее. Когда направление ветра таково, что он дует вдоль водохранилища, и ветер достаточно силен (а это бывает не так уж редко, особенно в осенние дни), то на водохранилище поднимается волна высотою до трех метров. Корабль тогда чувствительно покачивает.

Иные пассажиры чувствуют себя не очень хорошо. В эти минуты там, где это нужно, появляется проводница. Она принесет несколько ломтиков лимона, стакан крепкого чаю, чего-нибудь кисленького. И незаметно исчезнет, когда почувствует, что больше не нужна.

Каждый проводник несет ежедневно вахту в одни и те же часы. Кому попала ночная вахта, тот изо дня в день выходит в ночь. Это не случайно — частая перемена часов работы и отдыха вредна для здоровья. Но чтобы восстановить справедливость, проводники обмениваются вахтами каждый рейс.

Зимой, в межнавигационный период, проводники свободны. Отпуск, естественно, оплачивается в размере полной заработной платы. Оставшимся же до конца межнавигационного периода временем проводники располагают по своему усмотрению. Одни берут до начала плаваний отпуск без сохранения содержания. При этом проводникам сохраняется непрерывный трудовой стаж и они получают безвозвратное двухнедельное пособие. Другие продолжают работать в порту и занимаются охраной судов, поднятых на берег. Такой проводник-сторож получает зимнее обмундирование — тулуп и валенки и охраняет целую группу поднятых теплоходов. За это время ему начисляется заработная плата в размере 80 процентов его тарифной ставки.

Радист

Радиорубка корабля. Святая святых, куда всем, кроме радиста и капитана, вход строжайше воспрещен.

Радист закончил прием телеграмм от пассажиров, пронумеровал их и зарегистрировал в журнале. Наступило время связи с берегом.

Радист на пассажирском корабле загружен своими радиоделами гораздо сильнее, чем его коллега на «сухогрузе» или на танкере. Кроме сеансов приема сводок погоды, он проводит еще четыре сеанса связи с берегом в сутки. Они необходимы, чтобы передать телеграммы пассажиров. Пассажир всегда может связаться с родными или друзьями, передать привет, сообщить о состоянии здоровья, попросить, чтобы его встретили в порту.

Пассажиру на корабле не хочется скучать. Ему нужно, чтобы репродуктор [illegible] висит у него в каюте, ежедневно сообщал ему [illegible] обо всем интересном, что происходит в мире. Ему хочется послушать музыку — иногда веселую и легкую, иногда серьезную. Кроме хорошего приемника с усилителем, у радиста немало катушек магнитофонной пленки с записью концертов ведущих артистов. Иногда судовой радист даже проводит радиоконцерты по заявкам пассажиров.

Нередко по судовому радио звучит такое объявление:

— Товарищи пассажиры, сегодня на шлюпочной палубе в двадцать часов по морскому времени будет демонстрироваться кинофильм «Верные друзья». Приглашаем вас в наш судовой кинотеатр.

Киномехаником по совместительству также является судовой радист. На конечных пристанях рейса он обновляет запас кинофильмов. Нередки на судне, особенно во время специальных туристских рейсов, и вечера танцев, вечера отдыха, концерты самодеятельности. Радист на этих вечерах бессменно трудит-

ся возле магнитофона и радиолы. Словом, он полностью отвечает за то, чтобы люди на судне не скучали, не чувствовали себя оторванными от бурной современной жизни с ее интересами и ее радостями.

Как сделаться радистом? Вернее всего — окончить городское профессионально-техническое училище речного или морского флота. Правда, радист не массовая профессия и не каждое из училищ готовит специалистов этой профессии. Срок обучения в училище три года, причем училища дают окончившим восемь классов средней школы полное среднее образование и все связанные с этим права.

Некоторые учреждения и ведомства, как, например, рыбопромышленные тресты, речные и морские пароходства, время от времени организуют специальные курсы с полугодичным или годичным сроком обучения по подготовке судовых радистов. Однако чтобы иметь возможность самостоятельно работать на судах, после окончания таких курсов необходима не менее чем шестимесячная практика. Без этого очень трудно приобрести достаточный навык и овладеть в достаточной степени приемом знаков азбуки Морзе на слух и передачей на ключе. Иногда юноши получают профессию радиста за годы службы в армии.

Заработная плата радиста на пассажирском судне составляет 88 рублей в месяц. Радисты пользуются бесплатным коллективным питанием. Кроме того, если радист принимает на себя обязанности киномеханика, он получает еще дополнительную плату от организаций кинопроката в размере половины заработка киномеханика.

Машинист и кочегар

Машинный зал теплохода — это просторное помещение, полное воздуха и света. Повсюду буквально стерильная чистота. Преобладающий цвет — белый. И стены и большинство машин и механизмов — все выкрашено белой эмалевой краской. Здесь прохладно, в жаркий летний день здесь, пожалуй, даже прохладнее, чем на палубе. Почти никакого шума. И приборы... Бесконечные ряды всевозможных датчиков, циферблатов, индикаторов.

В центре машинного зала — большой письменный стол. На столе разложены вахтенные и машинные журналы.

Три судовых двигателя, по 400 лошадиных сил каждый, занимают здесь сравнительно немного места. Все они обслуживаются одним машинистом. В сложные моменты, когда судно совершает маневры, на помощь машинисту приходит кочегар.

Кстати, у тебя, быть может, возник недоуменный вопрос — зачем здесь кочегар? Ведь судовые двигатели — это дизели. А дизелям кочегар не нужен.

Однако и на пассажирском теплоходе есть паровой котел. В холодную погоду в каютах включается водяное отопление. В душах и в умывальниках круглые сутки имеется горячая вода. Нужна она и для кухни ресторана. Паровой котел обогревается форсунками, работающими на жидком дизельном топливе. Вот за этими форсунками и наблюдает вахтенный кочегар. Кроме того, как уже говорилось, кочегар приходит на помощь машинисту во время маневров — когда судно отчаливает от пристани или подходит к ней, когда обстановка на фарватере усложняется и

нужно непрерывно менять скорость и направление движения.

Вот в машинном отделении прозвенел сигнал — это заработал судовой телеграф. Мгновенно машинист и кочегар оказываются у приемников телеграфа. Машинист — у левого, кочегар — у правого. Каждый приемник связан с одной из судовых машин. Внимание — начинаются маневры!

Но вот стрелки обоих приемников замерли в положении «Полный вперед». Маневры закончены, и вахтенные спокойно расходятся по своим местам. Им нужно следить за работой дизелей, за их своевременной смазкой и правильным охлаждением.

Система охлаждения судовых дизелей замкнутая, но следить за нею легко. В систему включена «вертушка», помещенная в стеклянном фонаре. Фонарь освещен электрической лампочкой. Если вертушка вращается, то, значит, вода в системе охлаждения циркулирует нормально.

Дизели запускаются пневматическим стартером, работающим от резервуара со сжатым воздухом, либо электрическим стартером, как на автомашинах.

Получить квалификацию машиниста или кочегара можно в профессионально-техническом училище либо непосредственно на судне. Срок обучения в профтехучилище два года. Заработная плата машиниста и кочегара, не считая премий за выполнение плана и бесплатного коллективного питания, составляет 74 рубля в месяц. Отпуск в межнавигационный период примерно три или три с половиной месяца.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Есть на земле такие места, куда ни поездом, ни пароходом, ни самолетом не добраться.

И здесь приходит на помощь автомобиль. Проворный, юркий автомобиль въезжает в любой двор, добирается до каждого дома, завода, колхоза.

Автомобиль везет людей и грузы на пристань, на аэродром и на станцию железной дороги. Самолет не полетит, если грузовик-заправщик не привезет ему горючее.

В 1970 году наши автозаводы должны выпустить полтора миллиона автомашин. В 1966 году протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием составляла 406 тысяч километров. Автомобильным транспортом в 1966 году было перевезено около 11,4 миллиарда тонн грузов.

По данным последней переписи населения, у нас в стране в 1959 году было около миллиона токарей, миллион двести тысяч продавцов, чуть более двух миллионов учителей, а шоферов — 3 миллиона 174 тысячи 188 человек.

Слесарь-моторист

Слесарь-моторист ремонтирует двигатели. Двигатель — это сердце машины, самое главное в ней. От того, как будет работать двигатель — от его мощности, прочности, надежности, — больше всего зависит исправность и работа автомобиля.

Грузовой автомобиль «набегал» свою норму меж-

ремонтного пробега. Скажем, для машины ЗИЛ-130 эта норма равна 130 тысячам километров. Автомобиль прибывает для капитального ремонта в цех автокомбината. Главный автомобильный «доктор» — опытный слесарь-моторист внимательно выслушивает «сердце» автомобиля и безошибочно «ставит диагноз».

Двигатели одной и той же марки, выпущенные одним и тем же заводом, только на первый взгляд кажутся совершенно одинаковыми. На самом же деле у каждого двигателя свой, как говорят слесари, «почерк», свой характер, свои достоинства и недостатки.

Прослушать мотор — дело непростое. Как музыкант, слушающий музыку, улавливает в ней малейшую фальшь, так и слесарь-моторист, слушая мотор, улавливает малейший, едва заметный стук, малейший посторонний звук. И по этим, иногда чуть слышным звукам безошибочно определяет степень износа и все неисправности мотора. Только после такого прослушивания можно начинать разборку и приниматься за ремонт двигателя.

Следует отметить, что работа слесаря-моториста требует особого внимания. Ведь современный автомобильный мотор — это царство высочайшей точности. Допуски, то есть возможные отклонения от установленных размеров, нигде не превышают трех сотых долей миллиметра. Но и такие допуски хороший слесарь считает недостаточно малыми. Он стремится работать, как говорят старые рабочие, «ноль в ноль». Старается выдерживать размеры, не отклоняясь даже на сотую долю миллиметра.

Идет капитальный ремонт двигателя. Все собираемые детали самым тщательным образом шлифуются и полируются. Сверкают зеркальным блеском шейки коленчатых валов, отполированы и чугунные гильзы,

запрессовываемые в блок цилиндров, плотно ложатся на свое место подшипники. В зазор между соприкасающимися деталями не поместится и волос. Толщина волоса — 7—8 сотых долей миллиметра, а допустимый зазор — втрое меньше.

Профессия слесаря-моториста весьма высокая и хорошо оплачиваемая рабочая квалификация. Хорошим слесарем может стать только тот, кто приобрел определенный опыт, да и личные способности играют здесь далеко не последнюю роль.

Для того чтобы освоить эту специальность, нужно окончить профессионально-техническое училище. Срок обучения в училище от двух до трех лет.

Есть возможность овладеть профессией и непосредственно на производстве. Ученичество в этом случае продолжается около шести месяцев, после чего молодому слесарю присваивается первый квалификационный разряд. После каждых шести месяцев работы слесарь имеет право сдавать квалификационные экзамены на повышение разряда. Если учеба идет хорошо, человек старается, то уже через два-три года он может получить высший — пятый разряд, что обеспечит ему постоянный заработок выше 150 рублей в месяц.

Авторегулировщик

Авторегулировщиков в некоторых автомобильных парках называют механиками-регулировщиками. Впрочем, независимо от названия это весьма высокая рабочая квалификация, требующая любви к автомобилю и большой смекалки.

Автомашины требуют вмешательства ремонтников не только во время капитального ремонта и периоди-

ческого технического обслуживания. Бывает, что шофер возвращается на автобазу и смущенно обращается к ремонтникам:

— Ребята, помогите!.. Не могу понять, в чем дело? Все проверил, все в порядке. А двигатель почему-то дает перебои. Страшно ехать на такой машине — не застрять бы в пути!

Вот здесь и находится работа регулировщику.

По-настоящему его призвание — решать технические загадки. Он подходит к машине, открывает капот над двигателем и коротко командует шоферу:

— Заведи.

Шофер заводит мотор. Двигатель мягко и чисто работает на малых оборотах. Не слышно никаких посторонних стуков и шумов. Регулировщик сдвигает рычажок на карбюраторе, мотор прибавляет обороты — и вдруг... резко смолкает. «Глохнет», как говорят автомобилисты. В чем дело?

— Так... — шепчет будто бы про себя регулировщик. — Значит, на малых работает, на больших глохнет... Не заедает ли молоточек прерывателя? Посмотрим... Ну, так и есть!

Крохотная капля масла на ось молоточка — и двигатель вновь работает как часы. Шофер счастливо улыбается и весело прыгает на свое место в кабине.

Конечно, найти неисправность бывает далеко не всегда просто. Иной раз приходится провозиться целые часы, пока она, наконец, отыщется. И ведь сам ремонт длится по большей части считанные минуты, а вот найти, в чем дело, обыкновенно совсем не легкое дело. Нужен большой опыт, нужна долгая практика в этом самом «поиске неисправности», чтобы быстро и точно определить: «Обрыв в проводе, идущем на «свечу»...», — или: «Простое дело... Напайка из

вольфрама на контакте прерывателя отвалилась. Вот он и глохнет, твой мотор. Нагар образуется, он и глохнет».

Зато как это приятно — после долгих поисков найти и быстро ликвидировать неисправность!

Чтобы стать мастером такой высокой квалификации, нужно отлично знать мотор и все его агрегаты — карбюратор, электрохозяйство, системы газораспределения и охлаждения. Нужны опыт, способности и любовь к делу.

Чтобы сделаться авторегулировщиком, лучше всего проучиться два или три года в профессионально-техническом училище на специальность автослесаря, а потом, во время производственной практики, осваивать уже профессию авторегулировщика. Можно поступить и непосредственно в автобазу и пройти шестимесячное ученичество под руководством опытного регулировщика. Сначала, естественно, тебе будет присвоен самый низший, первый, квалификационный разряд, что обеспечит заработок около 70 рублей в месяц. Но при старательной работе через несколько лет ты достигнешь высшего, пятого разряда. Заработок опытного регулировщика около 150 рублей в месяц. Кроме того, регулировщикам выплачивается премия за экономию горючего.

Автоэлектрик

Автомобильное электрохозяйство обслуживается автоэлектриком, который обязан обеспечить безотказность и полную исправность всех приборов и проводки.

Много ли работы у автоэлектрика? А это в первую

очередь зависит от него самого. Когда электрохозяйство ремонтируется надежно и тщательно, а не на «живую нитку», вся проводка хорошо изолирована, контакты чистые, приборы отрегулированы, то помощь электрика может понадобиться очень редко. Так, на Третьем автокомбинате, с которым мы с тобой знакомимся, тысяча автомобилей обслуживается девятью автоэлектриками, которые, кстати сказать, и не особенно загружены работой. А когда люди трудятся небрежно и лениво, то они только прибавляют себе работы. По старой белорусской поговорке: «Скупой два раза платит, а ленивый два раза работает».

Главная трудность профессии автоэлектрика, как и у авторегулировщика, не столько в том, чтобы ликвидировать неисправность, сколько в том, чтобы ее найти. Сам шофер, поскольку он не специалист по электрике, нередко ошибается в определении неисправности. Скажем, грешит на генератор, а на самом деле разрегулировалось какое-нибудь реле.

Поэтому работа автоэлектрика — это вечный поиск, вечное разнообразие. Тут ничего не сделаешь по привычке — всякий раз надо подумать, прикинуть, сообразить. Такая деятельность никогда не надоедает, если у тебя воспитано самое главное свойство хорошего производственника — вкус к решению трудных задач.

Получить квалификацию автоэлектрика можно, окончив профтехучилище на специальность автослесаря. Чтобы хорошо изучить электрохозяйство автомобиля, следует проходить производственную практику, которая проводится в училище на второй и третий год обучения, в электроцехе большого автохозяйства.

После окончания училища молодые электрики получают сразу квалификацию второго или третьего

разряда, что обеспечивает им заработок при прогрессивно-премиальной системе оплаты от 90 до 100 рублей в месяц.

Квалифицированные автоэлектрики пятого разряда зарабатывают около 150 рублей в месяц.

Смазчица

Смазка автомобилей на автокомбинате, да и на всех других автобазах, — это женская работа, а работниц, которые этой работой занимаются целые дни, называют смазчицами.

Оказалось, что здесь машины смазывают совсем не так, как это приходится делать большинству автолюбителей.

Лезть под машину и работать, лежа на спине, не приходится.

Над специальной траншеей, называемой «ямой», стоит готовый к смазке автомобиль. «Яма» сверкает чистотой, она выложена белой кафельной плиткой и ярко освещена лампами дневного света. Все агрегаты, нуждающиеся в смазке, находятся на уровне глаз, и для производства работы нужно просто протянуть руку.

Масло быстро сливается в специальные резервуары. Из колонок, расположенных у самой «ямы», под давлением из шлангов поступает свежее масло, — автомат сам отмерил его необходимое количество. Густая смазка в масленки накачивается под давлением 17 атмосфер. Процесс смазки не требует от работницы никаких усилий.

Над одной машиной работают сразу две женщины — одна в «яме», а другая наверху. На каждую «пресс-масленку» идет всего несколько секунд времени.

И вся смазка занимает не больше чем 10—12 минут.

Водитель может ни о чем не беспокоиться — никакого чрезвычайного происшествия с ним не произойдет.

Профессией смазчицы можно овладеть на любой автобазе. Для этого достаточно проработать месяц-полтора под руководством опытной работницы, приобрести известный навык.

По тарифной сетке смазчицы приравнены к слесарям четвертого разряда и зарабатывают 120—130 рублей в месяц.

Шофер

В 1926 году в стране было всего 18 тысяч шоферов. За 40 лет эта цифра выросла в 176 раз. Ни одна профессия не знает такого темпа роста. Врачей стало в 6,3 раза больше, токарей — в 18, научных работников — в 23 раза, писателей — и то всего в 10.

Если ты не особенно внимательный человек, если ты склонен во время работы отвлекаться или мечтать о чем-нибудь постороннем, то как следует подумай, прежде чем выбрать профессию водителя автотранспорта. Для невнимательного или рассеянного человека это очень опасная профессия.

Но это еще далеко не все требования, которые будут тебе предъявлены.

Водитель юркого «Москвича» и водитель двадцатитонного грузового самосвала, конечно, оба — шоферы. Но работа у них совсем не одинаковая.

В наше время существует множество различных специальных автомобилей, и нам не удастся ознакомиться с работой шофера каждой из них. Но чтобы получить известное представление о том, как и чем

различается работа на одном типе автомобиля от работы на другом, давай познакомимся здесь, на автокомбинате, с несколькими водителями и попросим их рассказать хотя бы немного о своем деле.

Водитель полугрузового «пикапа»

Шофер — это по преимуществу мужская профессия. Но есть такие автомобили, которые отлично водят женщины. Больше того, руководители автохозяйства стараются принимать для работы на этих машинах именно женщин. Управлять маленькими автомобилями сравнительно легко, работа не требует значительных физических усилий. В кабине такого автомобиля довольно уютно — летом прохладно, а зимой тепло. Словом, уже складывается традиция, по которой быть здесь водителем — дело женское.

Конечно, не для всякой девочки эта работа подходит. Здесь требуются собранность, хладнокровие, умение не растеряться в трудную минуту, быстрота реакции. Но те девчата, которые любят спорт, любят технику, смелые, веселые — а сейчас таких большинство, — тем очень подходит профессия шофера. Право, та, которая выберет эту профессию, не пожалеет!

Водитель полугрузового автомобиля получает почасовую заработную плату. Месячный заработок составляет примерно 130 рублей. А у классных шоферов, получающих повышенную зарплату, он достигает и 150 рублей.

Захочешь ли ты стать лесовозом или водителем автобуса, тебе непременно нужно окончить школу шоферов. Специализацию получают уже после окончания школы.

Водитель бензовоза

Очень редко, но все-таки бывают случаи, когда на заправочной бензоколонке не хватает бензина. Перед колонкой выстраивается длинная очередь автомобилей. Шоферы нервничают. Рабочие и служащие бензозаправочной станции волнуются. Еще бы! По их вине простаивает транспорт. Не доставлен вовремя бензин — и не доставлены многие необходимые грузы. В булочную не завезли хлеб. У какого-то завода появились перебои в доставке сырья. Магазин остался без товаров... Словом, не доставь бензин — и замрет жизнь огромного города.

Евгений Васильевич Маротканов — шофер на бензовозе ЗИЛ-130. Он самый первый шофер в Москве, который решился прицепить к обычному «траллеру» (так называется большой поворачивающийся кузов-прицеп) еще один огромный прицеп. Вместо обычных 8 тысяч литров бензина Евгений Васильевич перевозит за один раз 16 тысяч литров. Длина его «автопоезда» — целых 17 метров.

Тащить такой длинный поезд по улицам крайне неудобно. Ведь двигаться задним ходом нельзя — прицеп будет сворачивать куда ему вздумается. Значит, нужно огромное мастерство вождения, и при этом нужно отлично знать все улицы города: где можно проехать с огромным «хвостом», а где попросту места не хватит.

И ведь груз, который тащит за собой Маротканов, — это не просто что-то неудобное и громоздкое. Это еще и крайне опасный груз. Чуточку зазевается водитель, где-то слегка зацепится за борт или крыло рядом идущей машины, и от трения может возникнуть искра. А искра — это очень опасно, если ты ве-

зешь 16 тысяч литров бензина... Причем еще опаснее, если ты их не везешь, а возвращаешься с пустыми цистернами. Бензин, тот просто загорится, и его можно погасить разными способами. А пустая посуда из-под бензина — это бомба, которая ежеминутно может взорваться. Ведь смесь паров бензина с воздухом — это и есть то горючее, которое взрывается в цилиндрах двигателей автомобиля. Здесь приходится ездить очень осторожно, тормозить плавно, избегать всякого сотрясения.

Конечно, для такой работы нужны опытные и хладнокровные водители.

Есть у шоферов шутливая поговорка о том, что «чуть-чуть» бывает каждый день. Это значит, что каждый день у шофера бывают такие случаи, когда дело решает «последний дюйм», когда проходишь на волосок от аварии. И еще шутят шоферы о том, что «чуть-чуть» не считается... Что, мол, настоящий водитель всегда ощущает этот последний дюйм и аварии не допустит.

Вот на бензовозе и нужен такой водитель, который всегда хладнокровен, всегда ощущает миллиметры и доли секунды и, самое главное, никогда не пойдет на излишний риск. Потому что истинная отвага ничего общего не имеет с лихачеством. По-настоящему отважный человек всегда осторожен.

Шофером на бензовозе может быть назначен водитель, который проработал на обычном автомобиле без аварий и «малейшего упрека» не менее пяти лет, осторожность которого и дисциплинированность ни для кого не представляют сомнений. Обычно это шофер первого или второго класса.

Водители бензовозов неплохо зарабатывают. Вот Евгений Васильевич Маротканов, с которым мы

сегодня познакомились, летом, в лучшие месяцы зарабатывает 420—430 рублей. Конечно, заработок новатора, изобретателя, одного из лучших шоферов Москвы, нельзя считать средним, рядовым заработком. Однако водители бензовозов, даже ездящие без прицепа, как правило, меньше 200 рублей в месяц не зарабатывают.

Водитель лесовоза

В наше время в средней полосе России уже не пользуются реками для сплава леса. При сплаве некоторые бревна намокают и тонут — образуется так называемый «топляк» — затонувшие бревна, которые загрязняют водоем и мешают судоходству. Теперь лес в крупные города подвозится на речных баржах, а с судов на автомобилях доставляется потребителю. Словом, без автомобиля здесь не обойтись.

Грузовой автомобиль типа ЗИЛ-150 с прицепом без труда перевозит десять тонн бревен или досок. Сегодня мы знакомимся с водителем такого автомобиля Василием Петровичем Лукиным.

Василий Петрович не совсем обычный шофер. Ему уже исполнилось 63 года, он довольно давно пенсионер. Но... но любовь к автомобилям, сорок лет жизни, проведенные за рулем, не позволили ему уйти на отдых. Скучает человек по автомашине. Вернулся на комбинат, выпросил старенький лесовоз и ездит на нем по Москве, работает потихоньку... Впрочем, «потихоньку» — это не вполне точно. Ездит осторожно, но все-таки достаточно быстро. Сказываются огромный опыт, знание города, знание машины, отличное здоровье.

Я сажусь в кабину к Василию Петровичу, и мы

мчимся в Южный речной порт грузиться лесом. На этот раз нас ожидает пиломатериал — готовые доски.

Погрузка длится всего семь-восемь минут. Огромный грейферный кран хватает своими лапами сразу целый «пакет» — тонны полторы досок — и укладывает этот «пакет» на наш прицеп, между стойками. Василий Петрович внимательно следит, чтобы нигде ни одна доска не торчала в сторону. Такая торчащая доска может быть опасной для пешеходов на улицах.

Теперь, когда у нас за спиной тонн девять досок, мы едем очень медленно. Трудно разогнаться с таким грузом, да и нет в этом смысла. Ведь в случае, если понадобится, трудно будет сразу остановить тяжело груженную машину...

На деревообрабатывающем комбинате, где нам следует разгрузиться, громоздятся горы леса и пиломатериалов. Здесь делают оконные рамы, дверные проемы, детали для строительства жилых домов.

Разгрузка проходит еще быстрее, чем мы нагружались. Двадцатитонный кран цепляет к своему крюку сразу весь наш груз, приподнимает его на несколько метров и относит в сторону. Мы свободны и можем отправляться в новый рейс.

В таких «ездках» проходит рабочий день водителя лесовоза. На заработок жаловаться не приходится. Опытный шофер зарабатывает здесь около 250 рублей в месяц. А такие «асы», как Василий Петрович Лукин, с которым мы познакомились, — и все 300.

Где можно овладеть различными профессиями транспорта? Справки о профессионально-технических училищах транспорта можно получить в областных управлениях трудовых резервов.

СОДЕРЖАНИЕ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Монтер пути 7
Бригадир монтеров пути 19
Дорожный мастер 21
Механизатор 23
Дежурный по железнодорожному переезду . . . 28
Слесарь по ремонту электровозов 32
Слесарь по ремонту тепловозов 40
Машинист электровоза. Помощник машиниста электровоза 41
Конторщик сортировочной станции 58
Сцепщики 61
Горочный составитель 62
Стрелочник тройниковой стрелки 65
Оператор исполнительного поста 66
Составитель поездов 69
Проводник пассажирского вагона 70
Разъездной билетный кассир 71
Машинист поезда метрополитена. Помощник машиниста 72

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Рулевой-моторист на сухогрузном теплоходе . . 78
Судовой электрик-радист на сухогрузном теплоходе 84
Матрос 87
Судовой повар (кок) 88
Жизнь и быт речников 90
Комплексная бригада портовых рабочих 91
Команда крылатого корабля 96
Рулевой пассажирского судна 101
Боцман пассажирского судна 104

Проводник 105
Радист 107
Машинист и кочегар 110

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Слесарь-моторист 113
Авторегулировщик 115
Автоэлектрик 117
Смазчица 119
Шофер 120
Водитель полугрузового «пикапа» 121
Водитель бензовоза 122
Водитель лесовоза 124

Крамов Владимир Давыдович
ПУТЕВКА В ЖИЗНЬ. Вып. 4, М., «Молодая гвардия», 1970.
128 с.
331.6

Редактор *Т. Кузьмичева*
Обложка и рисунки *И. Сайко*
Художественный редактор *Л. Белов*
Технический редактор *В. Савельева*

Сдано в набор 13/X 1969 г. Подписано к печати 26/XII 1969 г. А10979. Формат 70×108¹/₃₂. Бумага № 2. Печ. л. 4 (усл. 5,6). Уч.-изд. л. 5,1. Тираж 50 000 экз. Заказ 2075. Цена 16 коп. Т. П. 1970 г., № 257.

Типография изд-ва ЦК ВЛКСМ «Молодая гвардия». Москва, А-30, Сущевская, 21.

Цена 16 коп.

МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ

КОРОТКО О ПРОФЕССИЯХ